



Assemblée générale

Distr. générale
3 mars 2003
Français
Original: anglais

Cinquante-huitième session

Point 53 de la liste préliminaire*

Les océans et le droit de la mer

Les océans et le droit de la mer

Rapport du Secrétaire général**

Résumé

Le présent rapport a été établi en réponse à la demande faite par l'Assemblée générale au paragraphe 73 de sa résolution 57/141 du 12 décembre 2002, dans laquelle elle prie le Secrétaire général de lui présenter, à sa cinquante-huitième session, son rapport annuel sur les océans et le droit de la mer. Il servira de point de départ aux débats de la quatrième réunion du Processus consultatif officieux ouvert à tous, établi par la résolution 54/33 du 24 novembre 1999 et prolongé de trois ans aux termes de la résolution 57/141, afin de faciliter l'examen annuel des questions relatives aux océans. La quatrième réunion, conformément à la décision de l'Assemblée générale, sera axée sur la protection des écosystèmes marins vulnérables et sur la sécurité de la navigation, par exemple le renforcement des capacités pour la production de cartes marines. Le rapport contient également des renseignements sur le statut de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des accords relatifs à son application, et des déclarations faites par les États en vertu des articles 310, 287 et 298 de la Convention. Il décrit par ailleurs des éléments nouveaux concernant la protection du milieu marin et la sécurité de la navigation, notamment en ce qui concerne les suites de l'accident du *Prestige* en 2002. Enfin, il envisage la création d'un mécanisme de coordination et de coopération interinstitutions. Le rapport analyse les deux principaux problèmes qui se posent : comment garantir que les États respectent pleinement leurs obligations en vertu du droit de la mer et que la coopération interinstitutions soit facilitée et accrue.

* A/58/50.

** En raison de la limite imposée au nombre de pages, le présent rapport ne contient qu'un résumé des faits nouveaux les plus importants et des extraits des contributions des principaux programmes, institutions spécialisées et organismes. Les textes complets de toutes les contributions sont disponibles sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer à l'adresse suivante : < <http://www.un.org/french/law/los/index.htm> >. Par ailleurs, certains sujets habituellement traités ont été omis faute de place.



Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Abréviations		5
I. Aperçu général de la gestion rationnelle des océans : vers une approche intégrée	1–10	7
II. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les accords relatifs à son application	11–14	9
A. État de la Convention et des accords relatifs à son application	11–12	9
B. Déclarations faites en vertu des articles 310, 287 et 298 de la Convention	13–14	10
III. Espace maritime	15–32	10
A. Le plateau continental au-delà des 200 milles marins et le travail de la Commission des limites du plateau continental	15–16	10
B. La Zone : travaux de l’Autorité internationale des fonds marins	17–20	11
C. Revendication et délimitation de frontières maritimes	21–31	12
1. Conférence sur la délimitation des frontières maritimes dans les Caraïbes	21–22	12
2. Autres faits nouveaux	23–31	13
D. Accès des pays en développement sans littoral à la mer et liberté de transit	32	14
IV. Sécurité de la navigation	33–100	15
A. Construction et équipement des navires	38–45	16
B. Formation des équipages et conditions de travail	46–49	19
C. Transport de marchandises et de passagers	50–62	20
1. Réglementation régissant le transport des marchandises dangereuses	51–52	20
2. Faits nouveaux dans le transport des marchandises dangereuses	53–61	21
3. Transport de passagers et demandes d’indemnisation	62	24
D. Organisation du trafic maritime et cartes marines	63–84	25
1. Voies de navigation sûres	63–67	25
2. Renforcement des capacités de production de cartes marines	68–84	26
E. Application et répression	85–93	31
1. Application et répression par l’État du pavillon	85–91	31
2. Contrôle par l’État du port	92–93	33
F. Assistance dans les situations de détresse	94–100	34
1. Secours aux personnes en détresse	94–97	34
2. Navires en détresse	98–100	35

V.	Criminalité en mer	101–112	36
A.	Prévention et répression des actes de terrorisme dirigés contre les transports maritimes	102–107	37
B.	Piraterie et vols à main armée commis en mer	108	38
C.	Transport clandestin de migrants	109–112	39
VI.	Ressources marines, milieu marin et développement durable	113–238	40
A.	Conservation et gestion des ressources biologiques marines	117–155	41
1.	L'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons	118–121	41
2.	Mesures visant à lutter contre les activités de pêche illégale, non déclarée et non réglementée	122–127	42
3.	Organisations régionales de gestion de la pêche	128–129	45
4.	Autres activités de la FAO	130–138	46
a)	Systèmes de surveillance des navires et surveillance par satellites	130–132	46
b)	Subventions à la pêche	133–134	47
c)	Gestion des capacités	135–136	47
d)	Gestion des ressources halieutiques partagées (stocks chevauchants)	137–138	48
5.	Pêche à la baleine	139–142	49
6.	Diversité biologique marine et côtière	143–155	50
B.	Protection et préservation du milieu marin	156–170	54
1.	Réduction et maîtrise de la pollution du milieu marin par les navires	156–166	54
a)	Organismes aquatiques nuisibles présents dans les eaux de ballast	157–158	54
b)	Installations dans les ports pour la réception des déchets des navires	159–160	55
c)	Initiatives régionales visant à prévenir, à réduire et à maîtriser la pollution causée par les navires	161–163	56
d)	Intervention d'urgence	164–166	56
2.	Mouvements transfrontières des déchets dangereux	167–170	57
C.	Protection des écosystèmes marins vulnérables	171–238	59
1.	Définitions	172–175	59
2.	Exemples d'écosystèmes marins vulnérables	176–184	60
3.	Menaces sur les écosystèmes marins vulnérables	185–196	63
a)	Activités terrestres	186–190	64

b)	Surexploitation des stocks de poisson et pratiques de pêche destructrices	191–192	65
c)	Activités maritimes	193–194	66
d)	Recherche scientifique marine	195	66
e)	Changement climatique mondial	196	67
4.	Cadre juridique et politique pour la protection des écosystèmes marins fragiles	197–218	67
a)	Instruments mondiaux (contraignants ou facultatifs)	197–214	67
b)	Instruments régionaux	215–218	72
5.	Méthodes et instruments de gestion permettant de protéger les écosystèmes marins et côtiers vulnérables	219–234	73
a)	Méthodes de gestion intégrée et activités terrestres	219–221	73
b)	Protection des écosystèmes vulnérables contre les effets néfastes de la pêche	222–223	74
c)	Zones marines protégées	224–227	75
d)	Gestion écosystémique de la pêche	228–231	76
e)	Protection des récifs coralliens	232–234	78
6.	Initiatives au niveau régional	235–237	78
7.	Autres mesures	238	79
VII.	Coopération et coordination internationales	239–246	80
A.	Processus consultatif officieux des Nations Unies sur les océans et le droit de la mer	239–240	80
B.	Mécanisme général pour la coopération interinstitutions relative aux océans et au droit de la mer	241–242	80
C.	Questions particulières	243–246	81
1.	Groupe de travail « <i>Prestige</i> »	243	81
2.	Évaluation mondiale de l'état du milieu marin	244–246	81
VIII.	Conclusions	247–251	82

Abréviations

AIEA	Agence internationale de l'énergie atomique
CARICOM	Communauté des Caraïbes
CCAMLR	Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique
CICTA	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
CITES	Convention sur le commerce international des espèces de la faune et de la flore sauvages menacées d'extinction
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
CNUED	Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement
Code ISM	Code international de gestion de la sécurité
COI	Commission océanographique intergouvernementale
Commission OSPAR	Commission Oslo-Paris pour la protection du milieu marin de l'Atlantique Nord-Est
Convention SAR	Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes
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
Convention STCW-F	Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille
Convention SUA	Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime
CPANE	Commission des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest
FEM	Fonds pour l'environnement mondial
GESAMP	Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin
HELCOM	Commission pour la protection de l'environnement marin de la mer Baltique (Commission de Helsinki)
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OHI	Organisation hydrographique internationale

OMI	Organisation maritime internationale
ONUDI	Organisation des Nations Unies pour le développement industriel
OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Est
PERSGA	Organisation régionale pour la protection de la mer Rouge et du golfe d'Aden
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
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
SBSTTA	Organe subsidiaire chargé de fournir des avis scientifiques, techniques et technologiques (Conférence des États parties à la Convention sur la diversité biologique)
SMDSM	Système mondial de détresse et de sécurité en mer
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

I. Aperçu général de la gestion rationnelle des océans : vers une approche intégrée

1. L'année 2002 a été une année importante pour la gestion des océans, et ce pour plusieurs raisons. Tout d'abord, elle a marqué le vingtième anniversaire de l'ouverture à signature de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, anniversaire qui a été célébré pendant une réunion de deux jours de l'Assemblée générale¹. Deuxièmement, elle a vu progresser très nettement la gestion rationnelle des océans, car les faits nouveaux survenus dans diverses instances se sont enchaînés dans une sorte de « cercle vertueux » de réunions internationales qui ont débouché sur le Sommet mondial pour le développement durable, tenu à Johannesburg (Afrique du Sud), puis sur des débats et des résolutions de l'Assemblée générale qui ont fixé le cadre de la coopération future dans le domaine des affaires maritimes à tous les niveaux.

2. Au cours des dernières années, le droit de la mer et les affaires maritimes ont souvent été relativement négligés, en raison de l'impression répandue mais fautive que tout avait été réglé avec l'adoption de la Convention en 1982. Il est indubitable que c'est l'une des raisons pour lesquelles les questions relatives aux océans n'étaient initialement pas inscrites à l'ordre du jour du Sommet mondial pour le développement durable. Toutefois, les efforts persistants de tous les groupes intéressés, à commencer par la Conférence sur les océans et les zones côtières à la Conférence Rio+10, ont persuadé les réunions préparatoires de la Conférence de Johannesburg que non seulement la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer n'était pas un aboutissement, mais aussi que de nombreux engagements pris lors de la CNUED, à Rio, n'avaient pas été tenus.

3. En effet, alors qu'un large ensemble d'instruments se rapportant aux océans, contraignants ou non, ont été adoptés depuis 1982 et 1992, il reste encore beaucoup à faire. Car toute cette législation impressionnante n'est pas encore suffisamment mise en oeuvre, comme en témoignent l'appauvrissement continu des stocks de poissons dans le monde et la dégradation croissante de l'environnement marin, avec les répercussions économiques et sociales désastreuses que cela entraîne. Le grand public et les dirigeants politiques ont brusquement pris conscience de la situation devant les conséquences catastrophiques du naufrage du pétrolier *Prestige* au large des côtes espagnoles.

4. Cet événement a clairement montré que certains États du pavillon ne s'acquittent pas de leurs obligations aux termes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et que si la communauté internationale ne répond pas de façon appropriée pour garantir le respect de ces obligations et améliorer la coopération entre États et organisations intergouvernementales, les États et les organisations régionales risquent alors d'agir de façon unilatérale, menaçant l'intégrité de la Convention et sa viabilité.

5. D'un autre côté, on a constaté des signes encourageants d'une plus grande sensibilisation aux problèmes des océans ainsi que des efforts de coopération internationale pour les résoudre. Les États ont compris que pour tenter de régler les problèmes, il était d'abord nécessaire de collecter et d'analyser des informations relatives à l'état actuel de la mer. De nombreux groupes et organisations l'avaient déjà partiellement fait, de façon indépendante, mais une approche réellement globale et approfondie faisait encore défaut. En 2002, des mesures concrètes en vue

d'une évaluation mondiale des ressources marines ont été prises dans le cadre d'un atelier organisé par le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), de la troisième réunion du Processus consultatif officieux ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer, du Sommet mondial pour le développement durable et, enfin, de l'Assemblée générale. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer coordonne le processus au nom du Secrétaire général.

6. Dans le même temps, en réponse à la requête de plusieurs ONG, le Secrétaire général consulte, par l'intermédiaire de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, plusieurs institutions spécialisées et organismes compétents à propos de la possibilité de mettre en place une équipe interinstitutions pour étudier les causes profondes de la catastrophe du *Prestige*. En réponse à une demande de l'Assemblée générale, le Secrétaire général envisage également la possibilité de créer un nouveau mécanisme de coopération et de coordination interinstitutions qui serait chargé de tous les aspects des affaires maritimes.

7. Cela nous ramène à la gestion rationnelle des océans au niveau international et à l'interaction actuelle entre les divers organismes intergouvernementaux compétents. L'Assemblée générale exerce une fonction générale de supervision en ce qui concerne les océans et le droit de la mer, mais étant donné qu'elle ne dispose que de peu de temps du fait de la lourdeur de son ordre du jour, elle a créé, il y a trois ans, une nouvelle instance de discussion, le Processus consultatif officieux ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer (« Processus consultatif »). Pendant une semaine chaque printemps, le Processus consultatif se réunit pour un échange de vues complet à partir du rapport annuel du Secrétaire général et en mettant plus particulièrement l'accent sur deux thèmes. Les réunions sont informelles, avec la participation de représentants des États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de parties autres que les États, d'organisations intergouvernementales et d'organisations non gouvernementales. En plus d'alimenter directement le débat et la résolution annuels de l'Assemblée générale, les conclusions du Processus consultatif ont également une influence considérable sur les réunions de diverses autres instances. En 2002, l'Assemblée générale a examiné l'utilité du Processus consultatif et a renouvelé son mandat pour une période de trois ans.

8. Comme on l'a vu plus haut, différentes institutions, réunions et parties prenantes ont coopéré en 2002 pour atteindre ensemble certains objectifs. L'un de ces objectifs était l'inclusion des affaires maritimes dans le Plan de mise en oeuvre des résultats du Sommet mondial pour le développement durable. En novembre 2001, l'Assemblée générale avait recommandé que, en prévision de la tenue prochaine du Sommet mondial pour le développement durable, le Processus consultatif examine les thèmes suivants : a) la protection et la préservation du milieu marin; et b) le renforcement des capacités, la coopération et la coordination régionales, et la gestion intégrée des océans². Peu après, les délibérations et les textes issus de la Conférence mondiale sur les océans et les zones côtières dans le cadre de Rio+10³, organisée conjointement par les ONG et la Commission océanographique intergouvernementale, ont été présentés à la deuxième réunion préparatoire du Sommet mondial pour le développement durable. Cela a rappelé au Comité préparatoire l'importance des océans. Alors qu'initialement les questions liées aux océans avaient été omises du programme du Sommet, il a été décidé de les inclure⁴. Puis, lors de la réunion du Processus consultatif d'avril 2002, les

délégations ont décidé de transmettre le rapport du Processus⁵ à la quatrième réunion du Comité préparatoire du Sommet mondial pour le développement durable.

9. Ce processus de coordination et de coopération entre toutes les parties prenantes intéressées a conduit à l'inclusion, dans le Plan d'application des résultats du Sommet mondial pour le développement durable, du chapitre IV, paragraphes 30 à 36, sur les océans, les mers, les îles et les zones côtières, ainsi que du chapitre VII sur les petits États insulaires en développement⁶. Avec le chapitre 17 d'Action 21, le Plan d'application des résultats du Sommet mondial pour le développement durable fixe désormais le programme d'action à exécuter pour la mise en oeuvre du cadre juridique des principes et des règles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ce qui se voit dans les références multiples aux recommandations du Sommet mondial pour le développement durable figurant dans la résolution sur les océans et le droit de la mer adoptée par l'Assemblée générale en décembre 2002.

10. Tout cela n'est qu'un exemple du fonctionnement fructueux du système actuel relativement décentralisé de gestion rationnelle des océans au niveau international. Une certaine décentralisation est inévitable, car les affaires maritimes sont traitées par de nombreuses organisations et instances. Comme on le verra plus loin, il existe un degré considérable de coopération entre les diverses institutions s'occupant de différents aspects des affaires maritimes, que ce soit les personnes secourues en mer ou le recyclage des navires. Au cours des dernières années, la gestion rationnelle et la gestion intégrée des océans a progressé, mais trop lentement peut-être pour sauver des stocks de poissons appauvris et des écosystèmes marins vulnérables.

II. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les accords relatifs à son application⁷

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

11. Depuis le dernier rapport, l'Arménie, Kiribati, le Qatar et Tuvalu ont déposé leurs instruments de ratification ou d'adhésion à la Convention, et Cuba et la Tunisie ont déposé leurs instruments de ratification ou d'adhésion à l'Accord relatif à l'application de la partie XI, ce qui porte le nombre de parties à la Convention à 142 et à l'Accord à 112. Par ailleurs, l'Équateur, le Maroc et le Pérou ont annoncé leur intention de devenir parties à la Convention. L'Assemblée générale a encore une fois souligné l'importance de l'objectif d'une participation universelle et a invité les États qui ne l'ont pas encore fait à devenir parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et aux deux accords relatifs à son application (résolution 57/141, par. 1). Sur les 152 États côtiers, 27 États (18 %) doivent encore exprimer formellement leur consentement à être liés par la Convention. Vingt-cinq des 42 États sans littoral ne sont pas encore parties à la Convention.

12. L'Accord de 1995 aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relative 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 est entré en vigueur le 11 décembre 2001. L'Accord compte désormais 34 parties. La portée géographique de l'application de cet accord couvre ainsi des zones importantes du Pacifique Sud, de l'Atlantique du Nord-Ouest et du Sud-Ouest, le nord du Pacifique Nord, ainsi que l'océan Arctique.

B. Déclarations faites en vertu des articles 310, 287 et 298 de la Convention

13. Au cours du débat de 2002 sur les océans et le droit de la mer, l'Union européenne s'est à nouveau déclarée préoccupée par le fait que certains États ont prononcé des déclarations qui semblent être des réserves excluant ou modifiant les effets juridiques de certaines dispositions de la Convention, faisant observer que de telles déclarations ne peuvent avoir d'effet juridique. Au paragraphe 3 de sa résolution 57/141 du 12 décembre 2002, l'Assemblée générale a à nouveau demandé aux États de veiller à ce que toute déclaration qu'ils ont faite ou qu'ils feront au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion soit conforme à la Convention, et de retirer toute déclaration qui ne le serait pas.

14. L'article 287 de la Convention dispose que, lorsqu'il signe ou ratifie la Convention ou y adhère, ou à n'importe quel moment par la suite, un État est libre de choisir, par voie de déclaration écrite, un ou plusieurs moyens pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention. Le Mexique a indiqué en 2002 qu'il avait choisi, sans ordre de préférence : a) le Tribunal international du droit de la mer créé en application des dispositions de l'annexe VI; b) la Cour internationale de Justice; et c) un tribunal spécial constitué en application des dispositions de l'annexe VIII. Le Mexique a également déclaré que, en application des dispositions de l'article 298 de la Convention, il n'acceptait pas les procédures prévues à la section 2 de la partie XV de la Convention, en ce qui concerne les catégories de différends suivantes : a) les différends relatifs à la délimitation de zones maritimes, ou différends portant sur des baies ou des titres historiques, énumérés à l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 298; b) les différends énumérés à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 298⁸.

III. Espace maritime

A. Le plateau continental au-delà des 200 milles marins et le travail de la Commission des limites du plateau continental

15. *Le travail de la Commission des limites du plateau continental.* La onzième session de la Commission a eu lieu du 24 au 28 juin 2002⁹. Deux sessions sont prévues pour 2003, la douzième session du 28 avril au 2 mai et la treizième session du 25 au 29 août. Si une soumission est faite au moins trois mois avant la session d'août, cette dernière sera suivie d'une session de deux semaines de la sous-commission chargée de l'examiner.

Fonds d'affectation spéciale pour la préparation des dossiers destinés à la Commission et pour la participation des membres de la Commission originaires de pays en développement à ses sessions

16. En 2002, sept demandes de remboursement présentées par des pays en développement au titre de la préparation des dossiers destinés à la Commission et imputables sur le fonds ont été approuvées; elles concernaient le coût de la participation à un stage organisé par le Centre océanographique de Southampton, d'après les grandes orientations d'un stage de cinq jours sur la délimitation des limites extérieures du plateau continental au-delà de 200 milles marins et la

préparation des dossiers des États côtiers, établies par la Commission (CLCS/24). En décembre 2002, le solde du fonds s'établissait à 1 039 972 dollars représentant des contributions d'un montant total de plus de 1 million de dollars versées par la Norvège en 2000 et d'une contribution de 90 000 euros annoncée par l'Irlande à la fin de 2002, qui doit être versée en trois fois¹⁰. Par sa résolution 55/7 du 30 octobre 2000, l'Assemblée générale a également créé un fonds d'affectation spéciale qui est destiné à défrayer les membres de la Commission originaires de pays en développement du coût de leur participation aux sessions de la Commission. À la fin de 2002, l'Irlande avait versé 50 000 euros à ce fonds et la Norvège 500 000 couronnes norvégiennes.

B. La Zone : travaux de l'Autorité internationale des fonds marins

17. Créée en vertu de la Convention, l'Autorité internationale des fonds marins, qui a tenu sa huitième session à Kingston (Jamaïque) en août 2002, a pour mandat d'organiser et de contrôler les activités relatives aux sources naturelles qui sont menées dans les fonds marins au-delà des limites de la juridiction nationale (la Zone). Parmi les questions de fond les plus importantes qui ont été examinées au cours de sa huitième session figuraient celles concernant le premier jeu des rapports annuels sur l'exploration des nodules polymétalliques fournis par les sept contractants et les propositions de réglementation de la prospection et de l'exploration des sulfures polymétalliques et des agrégats de ferromanganèse riches en cobalt.

18. Un séminaire d'un jour a été organisé, à l'intention de tous les membres et observateurs, sur les perspectives d'exploration des sulfures polymétalliques hydrothermaux et des agrégats de ferromanganèse riches en cobalt dans la Zone. Des géologues et biologistes spécialistes du milieu marin ont présenté les résultats de leurs dernières recherches sur l'état et les caractéristiques des sulfures polymétalliques et des agrégats de ferromanganèse riches en cobalt des grands fonds marins et sur le milieu marin environnant¹¹. Les événements hydrothermaux recherchés par les chercheurs scientifiques et les prospecteurs d'espèces biologiques présentent souvent un intérêt considérable pour les exploitants miniers potentiels des fonds marins, ce qui peut ouvrir la voie à des conflits entre les responsabilités de l'Autorité relatives au milieu marin et les activités de prospection d'espèces biologiques.

19. S'agissant de l'élaboration de règlements applicables à la prospection et à l'exploration des sulfures polymétalliques et des agrégats de ferromanganèse riches en cobalt, le Conseil de l'Autorité a fait observer qu'il était nécessaire d'adopter une démarche souple, vu en particulier l'absence de connaissances scientifiques sur les écosystèmes des grands fonds marins. Il était manifeste que les sulfures polymétalliques et les agrégats riches en cobalt n'étaient pas assimilables aux nodules polymétalliques et différaient les uns des autres, et certaines questions d'ordre écologique se posaient relativement aux sulfures polymétalliques situés dans des événements hydrothermaux actifs. Pour ces raisons, le Conseil était favorable à l'élaboration de jeux de règlements différents selon les deux types de ressource et a recommandé la prudence en la matière. Il a par ailleurs rappelé que les nouveaux règlements devaient être compatibles avec le cadre général de la Convention, l'Accord relatif à l'application de la partie XI et les règlements existants touchant les nodules polymétalliques. Pour les investisseurs potentiels, la question la plus

difficile consisterait à déterminer quelle doit être la taille de la Zone à explorer pour que son exploration soit commercialement viable et qu'il ne soit pas créé de situation de monopole. Il faudrait également que le système appliqué à la Zone puisse concurrencer les régimes régissant les zones relevant de la juridiction nationale.

20. Dans sa résolution 57/141, l'Assemblée générale a rappelé l'importance des activités en cours de l'Autorité visant à élaborer, conformément à l'article 145 de la Convention, des règles, règlements et procédures pour protéger efficacement le milieu marin, protéger et conserver les ressources naturelles de la Zone et prévenir les dommages à la flore et à la faune marines causés par les effets nocifs pouvant résulter d'activités menées dans la Zone¹².

C. Revendication et délimitation de frontières maritimes

1. Conférence sur la délimitation des frontières maritimes dans les Caraïbes

21. La Conférence sur la délimitation des frontières maritimes dans les Caraïbes, important effort régional visant à faciliter l'application des dispositions de la Convention touchant la délimitation des frontières maritimes entre les États et à assurer une assistance technique à cette fin, a tenu sa première session à Mexico du 6 au 8 mai 2002. À cette session, elle a adopté son règlement et ouvert un registre des négociations sur la délimitation des frontières maritimes grâce auquel les États peuvent enregistrer d'un commun accord les négociations qu'ils mènent sur la délimitation de l'une ou de plusieurs de leurs frontières maritimes communes. L'enregistrement des négociations vise principalement à les inscrire dans le cadre de la Conférence et à permettre aux États qui participent à celle-ci de recourir au mécanisme d'assistance technique et financière créé en vertu de son règlement. Les négociations sur la délimitation des frontières maritimes doivent être menées par les États concernés eux-mêmes, à l'exclusion de toute tierce partie et conformément aux conditions convenues par eux. Ni la Conférence réunie en séance plénière, ni ses Autorités, ni d'autres États ou observateurs participant à la Conférence ne peuvent intervenir en aucune façon ou faire des déclarations à leur sujet.

22. En réponse à la demande que le Secrétaire exécutif de la Conférence a adressée au Secrétaire général de l'ONU, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer a, avec le Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat de l'ONU, lancé un projet de coopération technique et ouvert un fonds d'affectation spéciale intitulés « Assistance aux États participant à la Conférence sur la délimitation des frontières maritimes dans les Caraïbes ». Ce projet et ce fonds d'affectation spéciale permettront au Secrétariat de l'ONU d'apporter un appui institutionnel et une assistance technique à ces États afin : a) de faciliter leur participation aux séances plénières; b) de les aider à couvrir le coût des négociations relatives à la délimitation des frontières maritimes inscrites sur le Registre de la Conférence; et c) de leur permettre d'accéder plus largement aux services des meilleurs experts qualifiés lors de ces négociations ou de leurs préparatifs. Le Mexique a versé une contribution de 50 000 dollars au fonds afin que le projet puisse être mis à exécution. Dans sa résolution 57/141, l'Assemblée générale a pris note de la création du fonds et demandé aux États et à toute entité en mesure de le faire de l'alimenter.

2. Autres faits nouveaux

23. Depuis la parution du dernier rapport, Madagascar, les Pays-Bas et la Norvège ont déposé des cartes marines ou des listes de coordonnées géographiques, conformément à l'obligation qui leur est faite de leur donner la publicité voulue. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer publie périodiquement une description des cartes et listes déposées dans sa circulaire d'information sur le droit de la mer. En 2002, l'Assemblée générale a encouragé à nouveau les États parties à la Convention à déposer auprès du Secrétaire général des cartes marines et des listes de coordonnées géographiques, comme le prévoit la Convention.

24. L'événement récent sans doute le plus important en matière de revendication de frontières nationales a été la proclamation, par le Timor oriental nouvellement indépendant, d'une mer territoriale de 12 milles marins, d'une zone contiguë de 24 milles marins, d'une zone économique exclusive de 200 milles marins et d'un plateau continental dans le Pacifique Sud. Une version mise à jour du tableau intitulé « Résumé des revendications d'extension de la juridiction nationale à des zones maritimes » peut être consultée sur le site Web de la Division (<www.un.org/Depts/los>). Il en ressort que seul un petit nombre de revendications d'extension de la juridiction nationale à des zones maritimes ne sont pas compatibles avec les dispositions de la Convention de 1982 : environ neuf États côtiers¹³ ont toujours une mer territoriale de plus de 12 milles marins et un État revendique une zone contiguë de plus de 24 milles marins. Il en ressort également que 111 États côtiers ont proclamé l'existence d'une zone économique exclusive nationale et que plusieurs États préparent le dossier qu'ils doivent soumettre à la Commission touchant la limite extérieure du plateau continental lorsque celui-ci s'étend au-delà de 200 milles marins. En dépit de recherches approfondies, les informations sur les revendications d'extension de la juridiction nationale à des zones maritimes ne tiennent pas toujours compte des faits les plus récents, les gouvernements ne les mettant pas à jour régulièrement.

25. Afin d'améliorer les informations sur les mesures législatives prises par les États parties pour appliquer la Convention, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer a distribué en février 2002 à tous les États, parties ou non, un questionnaire dans lequel elle leur demandait des renseignements sur l'application de la Convention. En février 2003, des réponses avaient été reçues de 22 États parties et de deux États non parties. Certaines étaient accompagnées de textes de lois ou de traités nationaux qui ont permis d'étoffer sensiblement le répertoire des lois et traités nationaux relatifs à la délimitation des frontières maritimes, que la Division affiche sur son site Web. Celle-ci examine actuellement les informations reçues afin d'en faire connaître la teneur aux États dès que possible, dans le cadre de l'évaluation globale de l'application de la Convention, dont la qualité dépend du nombre des réponses reçues. Pour que cette évaluation soit valable, il faudrait que la Division reçoive beaucoup d'autres réponses.

26. Il a été fait état, en Afrique, en Asie, dans le Pacifique Sud, en Europe et en Amérique latine, de la signature de plusieurs accords et d'autres faits nouveaux concernant la délimitation des frontières maritimes et des questions connexes¹⁴.

27. De même, pendant la cinquante-septième session ordinaire de l'Assemblée générale, certaines délégations ont fait état de la signature, par les pays membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) et par la Chine, pendant le huitième sommet de l'ANASE, d'une déclaration sur la conduite des parties dans la

mer de Chine du Sud, qui a été considérée comme la préfiguration d'un code de conduite en mer de Chine du Sud susceptible de régler durablement les différends survenant dans la région. En janvier 2002, la République islamique d'Iran a adressé au Koweït une note dans laquelle elle protestait contre l'Accord que l'Arabie saoudite et le Koweït ont signé en juillet 2000 relativement à la zone submergée adjacente à la zone dans laquelle les deux pays se partagent la production de pétrole.

28. En Europe, les Gouvernement finlandais, estonien et suédois ont signé, le 16 janvier 2001, un accord sur le point de jonction des frontières maritimes de la Finlande, de l'Estonie et de la Suède dans la mer Baltique.

29. En Amérique latine, des négociations visant à régler le différend territorial qui oppose le Guatemala et le Belize ont été engagées sous les auspices de l'Organisation des États américains. Le Honduras a déclaré qu'il se trouvait à un stade avancé des pourparlers avec Cuba et avait pris des contacts préliminaires avec le Mexique au sujet de la délimitation de ses frontières maritimes, dans le cadre de la Conférence sur la délimitation des frontières maritimes dans les Caraïbes. Plusieurs communications ont été reçues du Honduras et du Nicaragua relativement aux concessions de prospection pétrolière dans les deux zones disputées de la mer des Caraïbes, dans le golfe de Fonseca et dans l'océan Pacifique.

30. En réponse à la déclaration du Pérou, concernant le parallèle situé à 18°21' de latitude nord, le Chili a fait, le 15 mars 2002, une déclaration sur ses frontières maritimes avec ce pays, dans laquelle il se réfère aux instruments internationaux dont il est convenu conjointement avec l'Équateur : Déclaration du 18 août 1952 sur la zone maritime, ou Déclaration de Santiago; Accord sur la zone frontière maritime spéciale, signé à Lima le 4 décembre 1954, et Précision supplémentaire y relative, signée à Lima également à la même date, déclarant que la frontière maritime entre le Chili et le Pérou a été clairement établie dans des accords internationaux conclus dans le plein respect du droit international mais qui ont été dénoncés par le Pérou, qui les considère comme dénués de fondement.

31. En réponse à la communication qu'il lui a adressée au sujet du Traité sur la délimitation des zones marines et sous-marines qu'elle a conclu avec le Venezuela le 18 avril 1990, la Trinité-et-Tobago a adressé au Guyana une note dans laquelle elle l'avisait que le traité en question avait été négocié et conclu conformément au droit coutumier international et à la Convention. Pendant le débat de l'Assemblée générale, elle a annoncé qu'elle poursuivait des négociations sur ses frontières maritimes avec la Barbade et faisait de même avec la Grenade. Le Mexique a annoncé qu'il avait fait enregistrer, dans le cadre de la Conférence sur la délimitation des frontières maritimes dans les Caraïbes, les négociations qu'il avait engagées avec le Belize.

D. Accès des pays en développement sans littoral à la mer et liberté de transit

32. Il a été fait état très récemment, dans le rapport du Secrétaire général intitulé « Mesures liées aux besoins et aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral : processus préparatoire de la Réunion ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport de transit » (A/57/340), des graves problèmes entravant le développement socioéconomique des pays en développement sans littoral, dus à leur enclavement, à leur éloignement, à leur

isolement par rapport aux marchés mondiaux et aux coûts prohibitifs du transit, ainsi que de leurs besoins particuliers connexes. À sa cinquante-septième session, l'Assemblée générale a accepté l'offre faite par le Kazakhstan d'accueillir à Almaty la Conférence ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport de transit qui doit réunir en août 2003 les pays en développement sans littoral et de transit, les pays donateurs et les institutions financières et de développement internationales.

IV. Sécurité de la navigation

33. *Aperçu général du régime juridique institué par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.* La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer cherche à arbitrer entre le droit de l'État du pavillon d'exercer ses droits de navigation et son obligation de faire en sorte que tous les navires battant son pavillon tiennent la mer. À l'article 94, elle énumère les mesures que cet État doit prendre pour assurer la sécurité en mer. Les navires doivent être construits et équipés conformément aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés et tenir la mer. Tout navire doit être inspecté, avant son inscription au registre et, ultérieurement, à des intervalles appropriés, par un inspecteur maritime qualifié et il doit avoir à son bord les cartes maritimes, les publications nautiques ainsi que le matériel et les instruments de navigation que requiert la sécurité de la navigation. En ce qui concerne la composition, les conditions de travail et la formation de l'équipage, l'État du pavillon est tenu de veiller à ce que les mesures qu'il prend soient conformes aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés. Le capitaine, les officiers et l'équipage doivent connaître parfaitement et sont tenus de respecter 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.

34. De plus, les États du pavillon sont tenus, en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 3 de l'article 194 et du paragraphe 2 de l'article 217, de veiller à ce que les navires battant leur pavillon soient conformes aux normes de protection et de préservation du milieu marin. Ils sont également tenus de veiller à ce que ces navires ne soient pas utilisés à des fins illégales et respectent les règles de la sécurité maritime. Compte tenu du mandat général de l'Organisation maritime internationale (OMI) en matière de sûreté de la navigation et de prévention de la pollution marine par les navires, mandat qui a été élargi depuis peu à la sécurité maritime, c'est cette organisation qui élabore la plupart des mesures requises dans ces domaines. L'Organisation internationale du Travail (OIT) a adopté des mesures relatives aux conditions de travail et l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) a élaboré des mesures relatives au transport des matières nucléaires.

35. Si la Convention tient l'État du pavillon pour responsable au premier chef de la sécurité en mer, elle assigne également des responsabilités à l'État côtier. Celui-ci doit en effet signaler par une publicité adéquate tout danger pour la navigation dans sa mer territoriale (par. 2 de l'article 24), dans les eaux archipélagiques (art. 52), dans les détroits servant à la navigation internationale (art. 44) et dans les passages archipélagiques (art. 54) dont il a connaissance. De même, si la Convention reconnaît à l'État côtier le droit discrétionnaire de désigner des voies de circulation ou des dispositifs de séparation du trafic, elle exige de lui, à son article 211, qu'il

favorise l'adoption de dispositifs de circulation des navires visant à réduire à un minimum le risque d'accidents susceptibles de polluer le milieu marin.

36. Tous ces aspects de la sûreté de la navigation ont été réglementés au fil du temps par des organismes des Nations Unies, en particulier l'OMI, et font l'objet d'un important corpus de règles et règlements de portée mondiale. La plupart des accidents de navigation maritime et les pertes en vies humaines et la pollution qui en découlent ne résultent donc pas d'une insuffisance de réglementation au niveau mondial mais sont la conséquence directe de l'inefficacité des mesures prises par l'État du pavillon pour faire appliquer les règles en vigueur. Pour prévenir les accidents de navigation, il semblerait donc qu'il faille, non pas adopter davantage de règles, mais plutôt veiller à ce que les règles existantes soient effectivement appliquées. L'OMI a fait valoir à ce sujet qu'une plus grande sécurité de la navigation supposait que tous les agents du secteur de la navigation se préoccupent réellement de sécurité. La pleine application des règles et règlements en vigueur ne peut être obtenue que si tous ceux qui participent au fonctionnement des navires sont convaincus de la nécessité d'appliquer ces règles et règlements et déterminés à le faire¹⁵.

37. Cela étant, il ressort de faits récents que certains États ne sont plus disposés à confier la responsabilité de la sûreté de la navigation au seul État du pavillon parce qu'ils considèrent que le vieillissement de la flotte mondiale des pétroliers, le caractère insatisfaisant des normes de construction maritime, l'insuffisance de l'application des règles et règlements en vigueur par l'État du pavillon, le volume croissant des marchandises dangereuses transportées par mer et les récentes marées noires interdisent que les navires exercent des droits inconditionnels de navigation et rendent nécessaire une plus grande surveillance de la part de l'État côtier.

A. Construction et équipement des navires

38. Les règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées concernant la construction, l'armement et la navigabilité des navires auxquelles il est fait référence aux articles 94 et 217 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont celles figurant dans les instruments de l'OMI, en particulier la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), la Convention internationale sur les lignes de charge (Convention LL) et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par son protocole de 1978 (MARPOL 73/78). Elles sont considérées comme généralement acceptées parce que tous ces instruments ont été adoptés par consensus par les 162 membres de l'OMI, qui représentent toutes les régions du monde. Par ailleurs, plus de 90 % des navires de la totalité de la flotte marchande du monde battent pavillon d'États parties à ces instruments.

39. Le calendrier établi pour accélérer l'abandon progressif des navires à simple coque, qui a été adopté en avril 2001 après la catastrophe de *l'Erika*, sous la forme d'une révision de la règle 13G de l'annexe I de MARPOL 73/78, est entré en vigueur le 1er septembre 2002 en même temps que le système d'évaluation de l'état du navire (CAS) qui l'accompagne. Une base de données électronique a été mise en place pour regrouper les informations concernant les déclarations de conformité pour les pétroliers qui ont satisfait aux exigences du système d'évaluation¹⁶. Le Comité de la protection du milieu marin, à sa quarante-huitième session, a apporté

des amendements au système d'évaluation pour y inclure le modèle de plan de la visite CAS et les prescriptions obligatoires destinées à garantir le déroulement en toute sécurité des visites CAS [résolution MEPC.99(48)]¹⁷. Les amendements devraient entrer en vigueur le 1er mars 2004.

40. La récente marée noire due au naufrage du *Prestige*, pétrolier à simple coque de 26 ans qui transportait 77 000 tonnes de fioul lourd, a suscité de graves préoccupations dans un certain nombre d'États côtiers et a donné lieu à des appels à accélérer encore l'abandon progressif des navires à coque unique. La Commission européenne a lancé un certain nombre d'initiatives conformément à sa « communication sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du *Prestige* », adoptée le 3 décembre 2002 et aux conclusions du Conseil « Transports » en date du 6 décembre 2002. Le 20 décembre 2002, la Commission a proposé un nouveau règlement pour avancer le calendrier établi pour l'élimination progressive des pétroliers à simple coque de sorte que les pétroliers de la catégorie 1 ne puissent plus opérer au-delà de 23 ans et de 2005, les limites pour les pétroliers de la catégorie 2 étant fixées à 28 ans et 2010, et pour les pétroliers de la catégorie 3 à 28 ans et 2015. La date limite de 2010 proposée pour les pétroliers de la catégorie 2 est la même que celle fixée dans la loi américaine de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (*Oil Pollution Act*). La Commission a en outre proposé que le système d'évaluation de l'état du navire soit appliqué à partir de 2005 à tous les pétroliers qui ont plus de 15 ans, et non pas seulement aux navires des catégories 1 et 2.

41. Selon la Commission européenne, le nouveau règlement ne perturberait pas l'approvisionnement en pétrole compte tenu de la surcapacité actuelle de la flotte pétrolière mondiale et du grand nombre de pétroliers en commande. Il y aurait toutefois un impact économique¹⁸. La Commission a proposé au Parlement européen et au Conseil d'adopter le nouveau règlement aussitôt que possible pour qu'il puisse entrer en vigueur en mars 2003. Le projet de règlement fait référence au paragraphe 3 de l'article 211 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La Commission a demandé aux États membres de veiller à ce que l'OMI adopte des mesures similaires et qu'un système d'inspection approprié équivalant au système d'évaluation de l'état du navire soit également introduit pour les pétroliers à double coque de plus de 15 ans. Elle leur a également proposé d'interdire le transport des hydrocarbures lourds dans des navires à simple coque à destination ou en provenance de leurs ports. L'Espagne a déjà adopté une législation dans ce sens.

42. La perte de 116 vraquiers et de 618 vies humaines au cours des 10 dernières années, ainsi que les récentes études sur la sécurité des vraquiers ont montré la nécessité de prendre de nouvelles mesures pour renforcer la sécurité¹⁹. L'OMI a modifié le chapitre XII de la Convention SOLAS en décembre 2002 pour y introduire de nouvelles dispositions concernant l'installation de systèmes d'alerte de niveau élevé et de systèmes de surveillance des niveaux sur tous les vraquiers avant le 1er juillet 2004, indépendamment de la date de construction²⁰. À compter du 1er juillet 2002, les nouveaux navires doivent répondre aux normes énoncées dans le chapitre V révisé de la Convention SOLAS qui imposent l'installation de systèmes et de matériels de navigation, tels que le système mondial de navigation par satellite (GNSS), le système électronique de visualisation des cartes marines (ECDIS), le système d'identification automatique et l'enregistreur des données de voyage (VDR). En outre, du fait des amendements adoptés à la Conférence SOLAS en décembre 2002, les navires de moins de 50 000 tonnes brutes, autres que les bateaux

de transport de passagers et les pétroliers, devront obligatoirement être équipés d'un système d'identification automatique au plus tard le 31 décembre 2004.

43. *Recyclage des navires.* À la fin de leur durée de vie utile, les bateaux sont vendus au rebut sur le marché international. En 2001, 3,4 % de la flotte mondiale a été vendue au rebut, ce qui représente une augmentation de 25,2 % par rapport à l'année précédente. Il s'agissait pour la plupart de pétroliers qui ont ainsi été vendus en raison de la chute des recettes de transport de marchandises et de l'élimination progressive des pétroliers à simple coque. Il y a très peu d'alternatives au recyclage des navires, qui est généralement considéré comme la meilleure solution sur le plan écologique pour tous les bateaux, quel qu'en soit le tonnage, dont la date limite de navigation est dépassée. La demande de recyclage devrait augmenter dans un avenir proche, à mesure que les navires à simple coque seront progressivement éliminés. En recyclant les navires, pratiquement rien n'est perdu; si l'opération est bien menée, ce recyclage est une industrie « verte ». Toutefois, si les principes en la matière sont sains, les pratiques et les normes environnementales dans les chantiers navals laissent souvent à désirer.

44. Dans le projet de directives qu'élabore l'OMI, on reconnaît que si la responsabilité de la situation dans les chantiers navals incombe au premier chef aux pays dans lesquels ils sont situés, d'autres parties prenantes doivent être encouragées à contribuer à réduire au maximum les problèmes potentiels qui peuvent se poser dans ces chantiers. L'OMI a accepté de jouer un rôle important dans le recyclage des navires, dans l'élaboration des mesures pour préparer les navires pour le recyclage et dans la coordination des activités connexes avec le BIT et le secrétariat de la Convention sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle). Les directives de l'OMI, qui s'inspirent du Code professionnel de bonnes pratiques élaboré par un groupe de travail du secteur des transports maritimes sur le recyclage, doivent être adoptées en tant que résolution de l'Assemblée en 2003. Les directives sont adressées à toutes les parties prenantes du processus de recyclage, y compris les administrations des pays constructeurs de navires et fournisseurs de matériel maritime, les États du pavillon, du port et du recyclage, ainsi qu'aux organisations intergouvernementales et entités commerciales telles que les armateurs, les constructeurs de navire, les entreprises de réparation et les chantiers navals de recyclage.

45. Un élément clef des directives sera l'adoption d'un « passeport vert » pour les bateaux dans lequel figurera un inventaire de toutes les matières potentiellement dangereuses pour la santé et l'environnement utilisées dans la construction d'un bateau et qui accompagnera chaque bateau tout au long de sa durée de vie utile. Les propriétaires successifs veilleront à maintenir la fiabilité du passeport vert et à y faire figurer toutes les modifications pertinentes apportées à la conception et au matériel, le dernier propriétaire le remettant avec le navire au chantier de recyclage. L'OIT et la Convention de Bâle ont également été associées à cette initiative de même que les représentants du secteur des transports maritimes et des organisations non gouvernementales s'occupant de l'environnement, il y a là un excellent exemple de coopération interorganisations et de collaboration entre les parties prenantes.

B. Formation des équipages et conditions de travail

46. Selon les estimations, quelque 80 % des accidents en mer sont dus pour partie à une erreur humaine. On ne saurait donc trop insister sur l'importance d'une formation adéquate et de conditions de vie et de travail appropriées pour les gens de mer. Les instruments que les États du pavillon doivent prendre en considération lorsqu'ils légifèrent en ce qui concerne les effectifs, les pratiques, les conditions de travail et la formation des équipages sont indiqués dans la Convention SOLAS (normes en matière d'effectifs), les instruments de l'OIT (normes de travail) et la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) (normes de formation).

47. L'OMI a continué de s'employer à faire en sorte que soient appliquées les normes minimales énoncées dans les amendements apportés en 1995 à la Convention STCW de 1978. Selon le Comité de la sécurité maritime, 108 États sur les 144 qui sont actuellement parties à la Convention lui ont communiqué des informations permettant de confirmer qu'ils ont donné pleinement effet aux dispositions pertinentes de la Convention STCW²¹. Cette liste sera actualisée tous les cinq ans. Le 1er août 2002 marquait la fin de la période de grâce de six mois au-delà de la date limite, approuvée par l'OMI pour permettre aux gens de mer d'obtenir la certification nécessaire. Les gens de mer qui n'auront pas en leur possession les certificats et documents attestant qu'ils sont en conformité avec les normes révisées de la Convention STCW risquent de se heurter à de graves problèmes pendant les contrôles effectués dans les États du port. L'OMI a noté qu'une accusation de non-conformité grave avec le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) peut être portée contre un navire et la compagnie maritime lorsque les gens de mer à leur service n'ont pas les certifications nécessaires conformément aux normes en vigueur.

48. Le nombre total de gens de mer à l'échelle mondiale est estimé à 1 227 000, dont 404 000 officiers et 823 000 hommes, venant d'un nombre relativement petit de pays fournisseurs de main-d'oeuvre²². Selon un rapport établi récemment par le BIT, des variations considérables dans les conditions de vie et de travail subsistent entre des navires qui battent des pavillons différents, et les gens de mer non domiciliés sont victimes de discrimination. Étant donné que seulement 28 % des pays de libre immatriculation – qui ont en général tendance à employer des non-nationaux – ont une législation nationale qui protège les gens de mer non nationaux, les pays fournisseurs de main-d'oeuvre ne peuvent pas assurer la protection légale de leurs gens de mer qui travaillent sur des navires battant pavillon étranger. L'OIT en a conclu qu'il était nécessaire de revoir et de mieux appliquer la réglementation aux niveaux national et international pour protéger les gens de mer. En outre, l'OMI a noté l'absence de réglementations nationales pour veiller à l'application du droit pénal à bord des navires et s'emploie à rassembler des informations sur la pratique et le droit national des États²³.

49. Le rapport du BIT a été examiné à une réunion tripartite²⁴ d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de navires immatriculés sur les registres internationaux, qui s'est tenue en mai 2002. Au cours des discussions, on a fait valoir que le « lien substantiel » entre l'État du pavillon et le navire qui est requis au paragraphe 91 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer était fondamental en matière de travail décent en mer. Par ailleurs, les États du pavillon dont la législation nationale ne couvre pas les gens de mer non domiciliés

ne s'acquittent pas des obligations qui leur incombent en vertu de l'article 94 de la Convention. Les experts ont estimé qu'il y aurait lieu d'envisager de mettre en place un mécanisme permettant de déterminer dans quelle mesure les États du pavillon appliquent les instruments de l'OIT. En ce qui concerne le respect de la réglementation, ils ont jugé qu'il faudrait tenir compte des dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de celles du Code ISM. Les experts ont souligné l'importance d'un certain nombre de principes et de droits, notamment les suivants : a) l'État du pavillon doit assumer l'entière responsabilité du respect des droits des gens de mer en service à bord des navires battant son pavillon; b) chaque État pavillon doit disposer des moyens d'imposer des conditions de vie et de travail décentes sur les navires battant son pavillon, où qu'ils se trouvent dans le monde; c) chaque État doit disposer des mécanismes nécessaires au contrôle des conditions de vie et de travail sur les navires visitant ses ports, conformément aux instruments internationaux en vigueur; et d) chaque État doit instaurer des procédures simples et peu onéreuses permettant à tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité ou leur domicile, d'introduire facilement des recours pour violation de la législation nationale régissant les conditions de vie et de travail ou pour non-respect d'un contrat d'emploi ou d'une convention²⁵.

C. Transport de marchandises et de passagers

50. L'essentiel du commerce international se fait par mer. Aujourd'hui, plus de la moitié des marchandises conditionnées et des cargaisons en vrac transportées par la mer peuvent être considérées comme dangereuses ou nuisibles pour l'environnement. Les chargements comprennent notamment des produits qui sont transportés en vrac – tels que des produits chimiques et autres matières solides ou liquides, des gaz, des produits destinés à l'industrie pétrolière et des produits des raffineries de pétrole et des déchets²⁶

1. Réglementation régissant le transport des marchandises dangereuses

51. Tous les systèmes de réglementation du transport des marchandises dangereuses se caractérisent principalement par leur classement selon les dangers que présentent ces marchandises. Le Comité d'experts de l'ONU en matière de transport des marchandises dangereuses a conçu et recommandé un système permettant d'identifier et de classer neuf catégories de substances d'après leur nocivité et de définir les normes applicables à tous les modes de transport. Les modalités de transport des marchandises dangereuses par voie maritime visées au chapitre VII de la Convention SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) exigent de chaque gouvernement contractant qu'il publie ou fasse publier des instructions détaillées sur l'emballage et l'arrimage sûrs des marchandises dangereuses, et les précautions à prendre pour les autres cargaisons. Des indications plus détaillées figurent dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG) applicable à toutes les catégories de matériaux dangereux, notamment les matériaux radioactifs. Plusieurs autres codes de l'OMI se rapportent également au transport des marchandises dangereuses²⁷.

52. Le chapitre VII de la Convention SOLAS a été amendé le 24 mai 2002 par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI afin de rendre l'application du Code IMDG obligatoire à compter du 1er janvier 2004 ou facultative à partir du

1er janvier 2003 [résolution MSC.123(75)]. Le Comité de la sécurité maritime a également adopté un nouveau texte révisé du Code (version 2000) incorporant les amendements adoptés par le Comité d'experts de l'ONU en matière de transport des marchandises dangereuses en décembre 2000 [résolution MSC.122(75)]. Certaines des dispositions du Code conserveraient leur caractère de recommandation²⁸. Le paragraphe 1.2.2 du *Recueil INF* prévoit que le Code IMDG s'appliquera au transport de cargaisons visées dans ledit Recueil. Le Comité de la sécurité maritime a décidé que la révision du chapitre VII de la Convention SOLAS serait sans grande conséquence sur les amendements apportés à l'annexe III de MARPOL 73/78 si ce n'est l'actualisation de la note de bas de page se référant au Code.

2. Faits nouveaux dans le transport des marchandises dangereuses

53. *Matières radioactives*. Les cargaisons de combustible à mélange d'oxydes entre le Royaume-Uni et la France et le Japon continuent de susciter une vive inquiétude auprès des États côtiers situés le long des itinéraires actuellement empruntés par ces cargaisons. Les ministres réunis lors de la cinquième Conférence internationale sur la protection de la mer du Nord (mars 2002) ont préconisé de redoubler d'efforts à tous les niveaux pour examiner et améliorer les mesures et les règles internationales relatives au transport maritime international de matières radioactives dans le sens du droit international, en rappelant la liberté de navigation maritime prévue par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Ils ont convenu d'examiner la question du transport maritime des matières radioactives lors d'une réunion ministérielle sur les effets du transport de ces matières sur l'environnement, prévue au plus tard en 2006. Lors de l'atelier OMI/PNUE sur la prévention de la pollution marine et la gestion de l'environnement dans les ports de la région des Caraïbes, tenu en mai 2002, les participants ont recommandé que les pays de la région soient avertis à l'avance des expéditions de matériaux radioactifs traversant leur région²⁹. Lors de leur troisième sommet tenu en juillet 2002, les chefs d'État et de gouvernement des pays ACP (Afrique, Caraïbes, Pacifique), ont exprimé leur vive opposition au transport des déchets nucléaires et autres matières dangereuses sur les eaux près des États ACP et demandé la cessation immédiate de telles pratiques, en vue notamment de prévenir des accidents qui pourraient menacer gravement le développement durable des États ACP et la santé de leur population³⁰.

54. En août 2002, le Forum des îles du Pacifique, tout en notant la réserve de l'Australie, a réaffirmé que les transports de substances radioactives dans la région demeuraient une source de grave préoccupation; a demandé aux États expéditeurs de se réunir avec les membres du Forum aussitôt que possible en donnant mandat à leurs représentants – qui devaient être d'un haut niveau politique – d'examiner et de faire progresser sérieusement les propositions novatrices présentées par les membres du Forum en matière de dispositions pratiques et d'assurances. Ces propositions prévoient notamment l'acceptation par les pays expéditeurs de leur pleine responsabilité et de l'obligation qui leur incombe de réparer par voie d'indemnisation tout dommage résultant directement ou indirectement du transport de substances radioactives dans la région; l'assurance donnée par ces États que les normes les plus élevées possible de sécurité sont appliquées; la nécessité pour eux de prévenir à l'avance et selon des modalités appropriées les États de la région dont le territoire était traversé par le transport et de les consulter, compte tenu des considérations de sécurité et des intérêts légitimes des pays membres du Forum³¹.

55. À sa quarante-sixième session le 20 septembre 2002, la Conférence générale de l'AIEA a adopté la résolution GC(46)/RES/9 en notant les préoccupations que suscite l'éventualité d'un accident ou d'un incident pendant le transport maritime de matières radioactives et l'importance que revêt la protection des personnes, de la santé humaine et de l'environnement, ainsi que la protection contre les pertes économiques effectives, telles que définies dans les instruments internationaux pertinents, résultant d'un accident ou d'un incident. La Conférence a rappelé les droits et libertés de navigation maritime, fluviale et aérienne prévus par le droit international et consignés dans les instruments internationaux pertinents; elle a rappelé l'obligation faite aux États, en droit international, de protéger et de préserver le milieu marin. Elle a engagé les États membres de l'Agence internationale de l'énergie atomique à s'assurer que leurs documents réglementaires nationaux régissant le transport des matières radioactives étaient bien conformes aux dispositions des règles en matière de transport, de l'Agence, dans sa version de 1996; et elle a encouragé les États membres à utiliser le Service d'évaluation de la sécurité des transports afin de réaliser le transport de matières radioactives au plus haut niveau possible de sécurité. La Conférence a approuvé la pratique de certains États et opérateurs expéditeurs de fournir en temps utile une information et des réponses aux États côtiers concernés, avant l'expédition des cargaisons, afin de répondre aux préoccupations concernant la sûreté et la sécurité, et notamment la préparation aux situations d'urgence, et elle a invité d'autres parties à faire de même pour améliorer la confiance mutuelle et la connaissance réciproque des livraisons de matières radioactives. Notant que l'information et les réponses fournies ne devaient jamais être en contradiction avec les mesures de protection et de sécurité physique, la Conférence a souligné qu'il importait de préserver le dialogue et la consultation afin d'améliorer la compréhension mutuelle, les mesures de confiance et la communication au sujet de la sécurité du transport maritime des matières radioactives. La Conférence s'est déclarée convaincue que le principe de responsabilité objective devait s'appliquer en cas de dommages nucléaires résultant d'un accident ou d'un incident survenant pendant le transport maritime de matières radioactives. Elle a souligné combien il était important de disposer de mécanismes efficaces s'agissant de la responsabilité, de manière à constituer une assurance contre les dégâts causés à la santé et à l'environnement, et une assurance contre toute perte effective due à un accident ou à un incident durant le transport maritime de matières radioactives. Elle a souligné l'importance d'une large adhésion au régime international établi par la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, telle qu'amendée en 1997, et les traités correspondants adoptés sous les auspices de l'AIEA. Enfin, la Conférence générale de l'AIEA a engagé instamment les États membres à participer à la Conférence internationale de 2003 sur la sécurité du transport des matières radioactives, afin de traiter de façon complète et de suivre toutes les questions nécessaires résultant du programme convenu de la Conférence. Dans sa résolution 57/141, l'Assemblée générale a salué l'adoption de la résolution GC(46)/RES/9. Le Sommet mondial pour le développement durable, dans son plan d'application de Johannesburg, a rappelé le paragraphe 8 de la résolution GC(44)RES/17 de la Conférence générale de l'AIEA (voir A/56/58, par. 136).

56. *Autres marchandises dangereuses.* On s'est beaucoup préoccupé tout dernièrement aussi des risques posés par le transport d'autres cargaisons dangereuses telles que le fioul lourd. À la suite de la marée noire provoquée par le pétrolier *Prestige*, la Commission européenne a proposé une nouvelle

réglementation interdisant le transport de fioul lourd à bord de navires citernes à coque simple en direction ou en provenance de ports d'un pays membre de l'Union européenne. Certains États ont déjà pris des mesures unilatérales dans ce sens. En outre, le Conseil européen des transports a décidé de renforcer les mécanismes de contrôle du trafic le long des côtes des États membres en établissant, le cas échéant, conformément au droit international, une distance destinée à empêcher des navires ne répondant pas aux normes requises de s'approcher des côtes. Le Conseil européen des transports a invité les États membres à adopter des mesures conformes au droit maritime international, qui permettraient aux États côtiers de contrôler, voire de limiter de manière non discriminatoire, le passage de navires transportant des produits dangereux et polluant à 200 milles marins de leurs côtes; il a invité la Commission à examiner des mesures visant à limiter la présence de navires citernes à coque simple de plus de 15 ans transportant du fioul lourd à l'intérieur de la zone économique exclusive des États membres, ou, le cas échéant, conformément au droit international, 200 milles marins à l'intérieur de leurs zones côtières. Il reste cependant à déterminer si tous les éléments de cette proposition sont conformes au droit de la mer. À sa réunion de décembre 2002, le Conseil européen a décidé que les conclusions du Conseil européen des transports devraient être appliquées intégralement et sans délai.

57. Certains États côtiers européens ont déjà pris des mesures unilatérales contre les navires citernes à coque simple d'au moins 15 ans transportant du fioul lourd. L'Espagne, la France et le Portugal les ont interdits à l'intérieur de leur zone économique exclusive et ont pris les mesures d'application nécessaires à cet égard. Malheureusement, cette mesure contrevient à l'article 58 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. L'Italie s'est déclarée favorable à des mesures visant à interdire aux pétroliers qui présentent des risques l'accès à leurs eaux territoriales³². Le Maroc a informé l'OMI que l'entrée de ces navires à l'intérieur de sa zone économique exclusive doit faire l'objet d'une notification préalable³³. À la soixante-seizième session du Comité de la sécurité maritime tenue en décembre 2002, plusieurs délégations ont mis en garde contre les mesures unilatérales en soulignant qu'elles doivent être examinées et adoptées au sein de l'OMI, qui est l'organisation internationale compétente en matière de réglementation de la sécurité, la sûreté et la protection du milieu marin dans le cadre de la navigation maritime internationale³⁴.

58. Dans une lettre datée du 20 décembre 2002, adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, le Vice-Président de la Commission européenne a déclaré que nombre d'éléments du droit maritime international et du droit de la mer, tel qu'il est présentement constitué, résultaient d'intérêts restés équilibrés durant plusieurs décennies voire des siècles. De nombreux navires transportent d'importantes quantités de marchandises dangereuses susceptibles de provoquer des catastrophes écologiques pour les États côtiers en cas d'accident. La Commission européenne et les États membres entendaient promouvoir activement le réexamen des règles internationales du droit de la mer au sein de l'ONU, de l'OMI et d'autres instances compétentes pour en adapter les dispositions aux nouvelles exigences de la sécurité maritime au XXI^e siècle³⁵. Cependant, plus récemment, dans une proposition qui sera présentée au Comité de la protection du milieu marin à sa quarante-neuvième session (14-18 juillet 2003), la Belgique, l'Espagne, la France, l'Irlande, le Portugal et le Royaume-Uni ont proposé la désignation d'une zone de mer ouest-européenne particulièrement sensible (MEPC 49/8/1).

59. Dans sa résolution 57/141, l'Assemblée générale a noté avec une vive préoccupation le préjudice extrêmement grave sur le plan environnemental, social et économique que les écoulements de pétrole dus à des accidents maritimes récents ont causés et dont pâtissent plusieurs pays; et a demandé donc à tous les États et aux organisations internationales compétentes de prendre toutes les mesures nécessaires et appropriées conformes au droit international pour empêcher que des catastrophes de cette nature ne se produisent à l'avenir.

60. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne vise que le transport des marchandises dangereuses par des navires dans la mer territoriale. L'article 22 confère à l'État côtier le droit dans sa mer territoriale d'exiger des navires transportant des substances ou des matières radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives qu'ils empruntent les voies de circulation désignées par lui en tenant compte des recommandations de l'organisation internationale compétente. Selon l'article 23, les navires transportant des substances radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives sont tenus d'être munis des documents et de prendre les mesures spéciales de précaution prévues par des accords internationaux pour ces navires. Il y aurait peut-être lieu de déterminer si ces mesures de précaution ont été élaborées comme prévu par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

61. Le transport des marchandises dangereuses n'est pas spécifiquement régi par les articles consacrés à la zone économique exclusive. En vertu de l'article 56, l'État côtier a, dans la zone économique exclusive, juridiction en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin tandis qu'en vertu de l'article 58, tous les États jouissent de liberté de navigation. Lorsqu'ils exercent leurs droits de navigation, les États tiennent dûment compte des droits et des obligations de l'État côtier et respectent les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la partie V de la Convention, aux autres règles du droit international. Toutefois, le paragraphe 6 de l'article 211 permet à l'État côtier d'adopter des mesures, notamment des pratiques en matière de navigation, plus strictes que celles que prévoient les règles et normes internationales généralement acceptées s'il est raisonnablement fondé à considérer qu'une zone particulière et clairement définie de sa zone économique exclusive requiert l'adoption de mesures obligatoires spéciales pour la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution du milieu marin par les navires pour des raisons techniques reconnues tenant à ses caractéristiques océanographiques et écologiques, à son utilisation ou à la protection de ses ressources et au caractère particulier du trafic.

3. Transport de passagers et demandes d'indemnisation

62. Un nouvel instrument juridique prévoyant l'indemnisation de passagers de navires en cas de blessure ou de décès a été adopté à l'OMI en novembre 2002 dans un Protocole portant amendement de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Le nouvel instrument prévoira une indemnisation appropriée en cas de décès et de préjudice corporel et en cas de perte ou d'endommagement de bagages et de véhicules. Outre qu'il relève le montant limite que le passager peut réclamer à titre d'indemnisation, le Protocole substitue au système de responsabilité basé sur la faute un système de responsabilité objective pour les incidents liés à la navigation maritime et prévoyant une indemnisation allant jusqu'à 250 000 DTS. Si la perte dépasse la limite, le

transporteur est encore responsable jusqu'à concurrence de 400 000 DTS par passager, à moins qu'il ne prouve que l'incident ne découle ni de sa faute ni de sa négligence.

D. Organisation du trafic maritime et cartes marines

1. Voies de navigation sûres

63. Des voies de navigation sûres revêtent une importance essentielle pour la sécurité de la navigation et de la prévention de la pollution marine. L'OMI est universellement reconnue comme le seul organe international responsable de l'élaboration et de l'adoption de mesures au niveau international concernant les systèmes de routage pour tous les navires, certaines catégories de navires ou des navires transportant certaines cargaisons, au titre du chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et des dispositions générales de l'OMI sur le routage des navires (résolution A.572(14) de l'Assemblée de l'OMI, telle que modifiée). Le chapitre V révisé de la Convention SOLAS est entré en vigueur le 1er juillet 2002, les règlements sur le routage des navires, le système de comptes rendus de mouvements de navires et les services de trafic maritime n'étant pas révisés mais simplement renumérotés. Parmi les autres règlements intéressant la sécurité de la navigation, on peut citer les articles 1 d) et 10 des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer (COLREG) qui définissent, respectivement, la compétence qu'a l'OMI d'adopter des dispositifs de séparation du trafic (DST) et les principales réglementations techniques à suivre à cet égard. Il est également essentiel que les voies de navigation soient à l'abri des activités criminelles (voir chap. V du présent rapport).

64. *Les voies de passage archipélagique.* L'Indonésie a informé l'OMI qu'elle avait, en application du système d'organisation partielle du passage archipélagique dans les eaux indonésiennes adopté en 1998 par l'OMI par sa résolution MSC.72(69), désigné certains des passages archipélagiques (exception faite du passage dans le détroit de Leti et une partie du détroit d'Ombai dans la zone maritime située entre la République d'Indonésie et le Timor oriental) par son règlement No 37 de 2002, « Droits et obligations des navires et aéronefs étrangers usant du droit de passage archipélagique », promulgué par le Gouvernement indonésien le 28 juin 2002 et entré en vigueur le 28 décembre 2002³⁶. Ce règlement prévoit que les voies de navigation qui ont été exclues peuvent être utilisées pour la navigation internationale et peuvent éventuellement servir à l'usage du droit de transit.

65. *Mesures d'organisation du trafic maritime.* Depuis 2002, l'OMI a adopté de nouveaux dispositifs de séparation du trafic en mer Rouge et au large du cap La Nao et du cap Palos (Espagne) et a modifié les règles de séparation du trafic existant dans le détroit de Bab-el Mandeb, en mer Baltique, dans le golfe de Finlande, dans la baie de Fundy et ses approches (Canada), au large des côtes françaises, au large des côtes occidentales des États-Unis d'Amérique et des côtes canadiennes. Elle a aussi modifié les mesures de routage associées³⁷.

66. L'OMI a aussi établi trois zones d'interdiction de mouillage dans les Keys de Floride (États-Unis d'Amérique); une nouvelle zone à éviter autour de l'île de Malpelo (Colombie); une zone de prudence de 10 milles marins autour d'une installation flottante de production, de stockage et de déchargement au large des

côtes canadiennes; un tracé modifié des zones à éviter au large des côtes de Floride et de l'État de Washington (États-Unis d'Amérique), et dans les région des îles Shetland (Royaume-Uni); recommandé des voies de passage au large de la côte méditerranéenne de l'Égypte; des routes assignées et une zone de prudence en mer Rouge; et proposé une recommandation sur la navigation par le golfe de Finlande [résolution MSC.136(76)]. L'Espagne a annoncé à la réunion du Conseil de l'OMI, le 25 novembre 2002, qu'elle entendait éloigner le passage de navires transportant des marchandises dangereuses du dispositif de séparation du trafic au large du cap Finisterre actuellement en vigueur et d'autres voies de navigation maritime et présenterait prochainement une proposition à l'OMI sur la question. La Commission pour la protection de l'environnement marin de la mer Baltique (Commission de Helsinki) a adopté une déclaration sur la sécurité de la navigation et la capacité en cas de situation d'urgence dans la zone de la mer Baltique qui définissait une série de mesures de routage, de systèmes de comptes rendus et l'usage renforcé du pilotage pour améliorer la navigation en mer Baltique et dans le golfe de Finlande.

67. En 2002, l'OMI a adopté trois systèmes obligatoires de comptes rendus de navires pour : a) les eaux du Groenland [résolution MSC.125(75)]; b) le golfe de Finlande et la mer Baltique; et c) la mer Adriatique [résolution MSC.139(76)]. Des amendements ont aussi été adoptés concernant le système obligatoire de comptes rendus de navires en vigueur au large d'Ouessant (France) par la résolution MSC.127(75). En 2002, le Parlement européen et le Conseil européen ont institué dans la communauté un système de suivi du trafic des navires et d'information en vue d'accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime, d'améliorer la réaction des autorités en cas d'incidents, d'accidents ou de situations potentiellement dangereuses en mer, notamment les opérations de recherche et de sauvetage, et de contribuer à mieux assurer la prévention et la détection de la pollution causée par les navires³⁸.

2. Renforcement des capacités de production de cartes marines

68. L'établissement de levés hydrographiques et de cartes marines joue bien évidemment un rôle crucial pour permettre d'identifier les dangers à la navigation que les États sont tenus, en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de signaler par une publicité adéquate et sur lesquels ils doivent donner les informations nécessaires pour déterminer les mesures requises pour améliorer la navigation et en assurer la sécurité. Une navigation plus sûre grâce à de bonnes informations et cartes marines contribue directement à la protection d'écosystèmes marins vulnérables en réduisant les échouages de navires et les accidents en mer. En outre, les données rassemblées et les services offerts par les bureaux hydrographiques nationaux servent à d'autres fins que la sécurité de la navigation et sont des éléments importants en ce qui concerne la pollution marine, la gestion des zones côtières, et l'identification et la surveillance des écosystèmes fragiles.

69. Si l'on continue d'utiliser les cartes sur papier pour la navigation, les cartes électroniques de navigation (CEN) présentent des avantages considérables du point de vue de la sécurité de la navigation et sont d'une plus grande efficacité opérationnelle. L'OMI a demandé à ses États membres d'encourager leurs bureaux hydrographiques nationaux à produire des CEN et d'en assurer la mise à jour le plus rapidement possible. Les États baltes ont décidé d'assurer la production des CEN des principaux ports et voies de navigation d'ici à la fin de 2002, et décidé que l'État du port devait intensifier le contrôle des cartes sur papier à bord des navires

d'un tirage de 11 mètres ou plus, des cargos pétroliers d'un tirage de sept mètres ou plus, des cargos de transport de produits chimiques et de gaz quelle que soit leur taille et des navires transportant du combustible nucléaire irradié³⁹.

70. L'Organisation hydrographique internationale (OHI) et l'OMI ont insisté sur le fait que les États côtiers devaient s'acquitter de leurs responsabilités en matière de levés et d'établissement de cartes des eaux relevant de leur juridiction afin d'améliorer la sécurité de la navigation et de protéger le milieu marin. Dans sa résolution 53/32 du 24 novembre 1998, l'Assemblée générale a invité les États à coopérer en procédant à des levés hydrographiques et en fournissant des services nautiques afin d'assurer la sécurité de la navigation, à veiller à uniformiser au maximum les cartes et publications nautiques et à coordonner leurs activités afin que des informations hydrographiques et nautiques soient disponibles dans le monde entier. Dans ses résolutions 56/12 du 28 novembre 2001 et 57/141 du 12 décembre 2002, l'Assemblée a invité l'OHI, agissant en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et les États membres intéressés, à prêter l'assistance nécessaire aux États, en particulier aux pays en développement, pour renforcer les moyens hydrographiques en vue, notamment, d'assurer la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin.

71. Le chapitre V révisé de la Convention SOLAS contient une nouvelle règle 9 sur les services hydrographiques, aux termes de laquelle les gouvernements contractants s'engagent à prendre les dispositions voulues pour la collecte et la compilation de données hydrographiques et la publication, la diffusion et la tenue à jour de toutes les informations nautiques nécessaires à la sécurité de la navigation. En particulier, les gouvernements doivent établir et publier des cartes marines, des directives de navigation, des livres de phares, des tables des marées et d'autres publications nautiques pour assurer la sécurité de la navigation. Ils doivent aussi promulguer des avis aux navigateurs de façon à assurer que les cartes et publications nautiques soient tenues à jour afin d'assurer la plus grande uniformité possible des cartes et des publications nautiques, et à tenir compte des résolutions et recommandations internationales pertinentes.

72. Afin d'aider à la pleine application de la règle 9, l'OHI a élaboré une nouvelle résolution sur la fourniture de services hydrographiques, devant être examinée par l'Assemblée de l'OMI à sa vingt-troisième session (novembre-décembre 2003). Dans le projet de texte révisé de la résolution, il est recommandé aux gouvernements de prendre toutes les mesures nécessaires pour organiser ou encourager la prompt transmission de nouvelles informations hydrographiques à l'OHI ou aux autorités hydrographiques des pays qui publient des cartes des eaux au large de leurs côtes et assurer d'autres façons la diffusion la plus rapide et la plus large possibles des informations hydrographiques. Les gouvernements sont invités à veiller à ce qu'il soit procédé à des levés hydrographiques, dans la mesure du possible, en respectant les exigences de la sécurité de la navigation et en appliquant les normes relatives aux levés hydrographiques établies par l'OHI. Les gouvernements sont aussi invités à promouvoir, par l'intermédiaire de leurs administrations maritimes nationales, l'utilisation des systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) en conjugaison avec les CEN officielles; à coopérer, selon les besoins, avec d'autres gouvernements n'ayant que peu ou pas de capacités hydrographiques, dans la collecte et la diffusion de données hydrographiques; à promouvoir, en consultation avec l'OMI et l'OHI et avec leur assistance, l'appui aux gouvernements qui peuvent avoir besoin d'assistance

technique dans le domaine hydrographique; et à créer des bureaux hydrographiques, là où il n'en existe pas, en consultation avec l'OHI⁴⁰.

73. Promouvoir la sécurité de la navigation, en particulier en renforçant les capacités de production de cartes marines, est l'un des objectifs fondamentaux de l'OHI, qui cherche à élargir la qualité et la couverture des cartes et des services de navigation grâce à : a) la coordination entre les bureaux hydrographiques nationaux; b) l'uniformité des cartes marines et documents nautiques; c) l'adoption de méthodes fiables et efficaces d'établissement et d'utilisation des levés hydrographiques; et d) le développement des sciences dans le domaine de l'hydrographie et des techniques employées en océanographie descriptive.

74. L'OHI fait observer que le chapitre V de la Convention SOLAS a considérablement influé sur l'importance de l'hydrographie au niveau mondial. Toutefois, tant le Plan d'application de Johannesburg que l'article 76 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer demandent implicitement des levés hydrographiques utilisant les techniques modernes, la bonne gestion de l'information acquise et l'utilisation de cette information pour renforcer la sécurité de la navigation et l'évaluation du milieu marin.

75. *Renforcement des capacités.* L'OHI note que les paragraphes 30 et 35 de la résolution 57/141 de l'Assemblée générale portent tous deux directement sur la nécessité de renforcer les moyens hydrographiques des pays en vue d'assurer la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin. Le renforcement des capacités est une question stratégique hautement prioritaire pour l'OHI, et il y a eu des progrès notables dans les éléments de mesure indiquant une capacité accrue. Bien qu'être membre de l'OHI ne soit pas une condition requise pour recevoir une assistance, cela facilite l'assistance grâce à une plus grande communication et une plus grande visibilité parmi les autres membres. Le nombre des membres de l'OHI est passé de 70 à 73 en 2002, et l'organisation s'est élargie de plus de 25 % depuis l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en 1994.

76. C'est grâce à ses 14 commissions hydrographiques régionales que les travaux de l'OHI sont le mieux adaptés aux besoins et le plus focalisés; ces commissions, dont le champ de compétence porte sur pratiquement toutes les voies maritimes navigables, représentent un mécanisme permettant de focaliser les efforts de coopération au niveau régional, de renforcer les capacités et d'accroître la production de cartes. Le statut de membre à part entière d'une commission régionale est offert à tous les États membres de l'OHI dans une région donnée, et tout État ayant des intérêts maritimes dans la région peut acquérir le statut de membre associé. En tant que membre associé, un État en développement souhaitant mettre en place ou renforcer une capacité hydrographique est mis en contact avec d'autres membres en mesure de l'aider et prêts à le faire. L'assistance offerte est variable. Dans certains cas, les États membres offriront d'étudier, de traiter, de produire et de maintenir l'information nécessaire en matière de navigation. D'autres États membres offrent une assistance financière et/ou technique à l'État en développement qui en a besoin. Dans la plupart des cas, l'effort initial implique des réunions avec les fonctionnaires de l'État en développement en question pour faire valoir la nécessité et les avantages de l'établissement d'un service hydrographique et les contacts initiaux avec les sources de financement potentielles.

77. En 2002, l'OHI et ses commissions régionales ont procédé à des visites techniques dans les pays suivants : Albanie, Bangladesh, Cap-Vert, Colombie, Gabon, Ghana, Guatemala, Guinée, Lituanie, Mauritanie, Mexique, Nigéria, Panama, Sénégal et Sierra Leone. Des visites sont prévues dans sept autres pays d'Afrique de l'Ouest en 2003.

78. L'OHI a déclaré ne pas avoir les ressources nécessaires pour apporter une assistance financière aux pays en développement, et chercher à établir des partenariats avec des organisations donatrices. Parmi les efforts notables dans ce domaine menés en 2002, on peut citer : le projet hydrographique centraméricain, partenariat comprenant l'OHI, l'Académie maritime internationale (AMI) et la Commission centraméricaine de transport maritime; le projet MEDA, partenariat comprenant l'OHI, l'AMI et la Commission européenne, qui fournit du matériel hydrographique et cartographique et une formation dans ces domaines aux pays du sud et du sud-est de la Méditerranée; le projet CAMCHARTNET, partenariat comprenant l'OHI, l'AMI et la Commission européenne, qui fournit du matériel hydrographique et cartographique et une formation dans ces domaines aux pays riverains de la mer Noire; et l'inforoute marine régionale (MEH), partenariat comprenant l'OHI, le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), la Banque mondiale et l'OMI, qui travaille à l'amélioration de la sécurité de la navigation dans le détroit de Malacca et de Singapour. L'inforoute maritime régionale doit être un réseau régional de technologies d'information marine reliées par les CEN et le système de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS).

79. Le PNUE a fait savoir qu'avec l'appui de la Banque mondiale, il a été procédé à un levé hydrographique complet du sud de la mer Rouge ouvrant 750 milles marins carrés. C'était là une réalisation remarquable, car cette zone n'a pas fait l'objet d'un levé général depuis plus de 100 ans, et est considérée comme un « grand danger » à la navigation car il ne s'y trouve pas de dispositif de séparation du trafic. Ce levé a permis pour la première fois de déterminer l'emplacement exact des rochers et autres écueils, et les résultats ont été acceptés par le Bureau hydrographique britannique, ce qui a permis de publier de nouvelles cartes du sud de la mer Rouge. Un projet de dispositif de séparation du trafic des navires a été présenté à l'OMI en décembre 2002 et approuvé à la soixante-seizième session du Comité de la sécurité maritime. Les nouvelles cartes et itinéraires permettront d'améliorer considérablement la sécurité de la navigation dans la région. Le Programme pour la protection de la mer Rouge et du golfe d'Aden (PERGSA) envisage d'autres améliorations grâce à la mise en place de phares et d'un système de suivi automatique des navires.

80. *Formation.* L'OHI a souligné que l'éducation était essentielle à la création et à la tenue d'un service hydrographique moderne. Plus de 20 des États membres de l'OHI offrent plus de 30 programmes de formation technique en hydrographie conformes aux directives de l'OHI. Dans certains cas, ces programmes sont offerts gratuitement, tandis que d'autres octroient des bourses aux participants qui en ont besoin. L'OHI parraine une formation en hydrographie et en cartographie à l'AMI, les frais de scolarité étant pris en charge par l'Union européenne et l'Italie. L'efficacité de ces programmes de formation repose sur des normes minimales de compétence en hydrographie dont doivent faire preuve les lauréats du programme, ces normes étant établies par un conseil consultatif d'experts de l'OHI, de la Fédération internationale des géomètres (FIG) et de l'Association cartographique internationale. Le programme de cours des stages de formation est établi en regard

de ces normes pour assurer un niveau adéquat de formation. En 2002, les normes minimum de compétence des hydrocartographes ont été établies.

81. *Données et publications.* L'OHI a recommandé des normes pour la présentation des bases de données hydrographiques numériques dans sa publication S-57 « Normes de transfert de l'OHI pour les données hydrographiques numériques ». Constatant que l'on utilisait plus largement les données hydrographiques pour d'autres activités que la production de cartes marines, l'OHI a commencé en 2002 à élargir le champ couvert dans les numéros ordinaires de S-57 à d'autres applications océanographiques. Plusieurs publications de l'OHI suivent la situation concernant les levés hydrographiques et la cartographie marine. La version la plus récente du numéro spécial 55, « État des levés hydrographiques et de la cartographie marine dans le monde », a été publiée en 1998 et doit être révisée et actualisée en 2003. Le numéro spécial 59, « État des levés hydrographiques et de la cartographie marine dans l'Antarctique », a été actualisé la dernière fois en 2001 et le sera de nouveau en 2003, en même temps qu'il sera incorporé à S-55. La publication M-11, « Catalogue des cartes internationales », a été actualisée la dernière fois en 1977 et doit être révisée en 2003⁴¹. Un rapport sur l'état des CEN en cours d'établissement fera le point des cartes établies par rapport aux grandes voies de navigation aux fins de déterminer les régions où la couverture est la plus faible.

82. Le Bureau hydrographique international (BHI), faisant fonction de secrétariat de l'OHI, coopère avec l'OMI, la COI, l'AMI et d'autres organisations. Outre le mémorandum d'accord passé avec l'OMI et l'AMI, la coopération se déroule dans le cadre des mandats des comités mixtes, notamment le Groupe OMI/OHI d'harmonisation des ECDIS, le Comité directeur mixte OMI/OHI de la Carte générale bathymétrique des océans, le Sous-Comité des noms du relief sous-marin, le Comité consultatif OHI/Association internationale de géodésie/COI sur le droit de la mer, et le Groupe d'harmonisation de la Commission électrotechnique internationale et de l'OHI sur les objets marins.

83. *Questions nécessitant des mesures supplémentaires.* Bien que le nombre des États membres de l'OHI soit à présent de 73, avec huit autres États dans la filière, il est encore bien inférieur à celui des 162 membres de l'OMI, et l'OHI recherche activement de nouveaux membres. En tant qu'organisation consultative et technique, l'OHI est bien placée pour aider les pays en développement qui souhaitent établir un service hydrographique moderne. Toutefois, il est essentiel d'obtenir un financement extérieur de partenaires donateurs.

84. En résumé, l'OHI a une longue histoire de promotion de la sécurité de la navigation grâce à l'amélioration de la qualité et de la couverture des cartes marines et des informations nautiques. Elle poursuit énergiquement, en particulier dans les pays en développement, le renforcement de la capacité de rassembler et de traiter les données hydrographiques en utilisant les techniques modernes et une bonne couverture de cartes marines et d'informations nautiques exactes. Ces activités sont des éléments essentiels pour l'utilisation sûre et efficace des océans telle qu'envisagée dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

E. Application et répression

1. Application et répression par l'État du pavillon

85. De nos jours, les États du pavillon sont pour la plupart des pays de libre immatriculation dont les infrastructures maritimes sont en général minimales⁴². Si certains sont pleinement conscients que le maintien d'un registre d'immatriculation des navires entraîne des responsabilités, une minorité d'États du pavillon se soucient peu de ces responsabilités et ont des antécédents qui ne leur font guère honneur, pas plus qu'aux armateurs qui continuent de les utiliser⁴³. Leurs navires ne sont pas aux normes, que ce soit du point de vue de leur état matériel, de leur fonctionnement ou des activités de leur équipage, ne répondent pas aux critères de navigabilité les plus élémentaires, violent des règles et principes internationaux et mettent des vies humaines et l'environnement en péril.

86. Comme des études de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) le démontrent, il est extrêmement onéreux de maintenir un navire aux normes internationales; de plus, il n'est pas difficile pour les propriétaires d'échapper à leurs responsabilités pour les dommages causés par leurs navires. C'est pourquoi il est économiquement tentant pour certains armateurs ou exploitants de ne pas respecter les normes internationales. Même si un État du pavillon radie un navire qui n'est pas aux normes de son registre, l'armateur peut facilement trouver un autre État du pavillon, plus accommodant. Le système actuel semble donc faciliter, et non décourager, la poursuite de l'exploitation des navires en mauvais état. L'absence de contrôle effectif de l'État du pavillon sur les navires battant son pavillon constitue une menace contre la sécurité de la navigation et du milieu marin, et entraîne une surexploitation des ressources biologiques marines. À cet égard, la FAO prévoit d'organiser une réunion des pays de libre immatriculation pour les informer des effets sur la pêche au niveau mondial qu'ont les activités non contrôlées des navires battant leur pavillon.

87. En outre, l'absence de contrôle effectif de l'État du pavillon expose le secteur maritime aux menées de délinquants se livrant à la contrebande d'armes et au trafic de drogues et de diamants, etc. Du fait que certains États du pavillon peuvent n'avoir pas connaissance de ces activités criminelles, davantage de vigilance et de transparence s'impose dans l'immatriculation des navires. Pour lutter efficacement contre l'utilisation des navires à des fins illicites et prévenir cette utilisation, il est essentiel que les autorités puissent obtenir en temps voulu des informations sur le véritable propriétaire du navire ou sur la personne physique ou morale qui en a le contrôle effectif⁴⁴. L'OCDE a lancé une mise en garde, craignant que le manque de transparence ne permette à des terroristes de se dissimuler derrière l'« écran social », et que des structures sociales ou formes de propriété complexes ne permettent à certains d'échapper en tout ou en partie à leurs responsabilités en cas de catastrophe environnementale⁴⁵. L'OCDE a commencé la deuxième phase d'une enquête sur les divers mécanismes complexes utilisés dans l'organisation des sociétés commerciales pour dissimuler la propriété, l'accent étant mis sur les mesures qui pourraient être prises pour faire face à ce problème. Ce travail complète celui qu'accomplit l'OMI dans le domaine de la sécurité maritime.

88. L'adoption et l'application de règles et normes internationales n'ont aucun sens en l'absence de mesures efficaces de répression. L'adoption d'une norme imposant une double coque, par exemple, même si elle peut assurer une meilleure

protection en cas d'accident, ne saurait remplacer l'application des règles en vigueur en matière de gestion, d'exploitation, de maintenance et de contrôle. Pour assurer la sécurité de la navigation, il importe d'appliquer efficacement les règles et normes internationales régissant tous les aspects de la navigation et de veiller à ce qu'elles soient respectées sur tous les navires. Il est donc essentiel que l'action visant à améliorer la sécurité de la navigation soit axée sur l'amélioration des activités d'application et de répression de l'État du pavillon. C'est ce qu'a reconnu le Sommet, puisque le plan d'application de Johannesburg engage l'OMI à réfléchir à des mécanismes plus contraignants pour assurer l'application par les États du pavillon des instruments adoptés par l'OMI. Les initiatives ci-après ont été lancées récemment pour aider les États du pavillon à assumer leurs responsabilités.

89. *Plan modèle d'audit.* En juin 2002, le Conseil de l'OMI a approuvé dans son principe l'idée d'un plan modèle d'audit pour l'OMI. Ce plan vise à promouvoir la sûreté maritime et la protection de l'environnement en évaluant dans quelle mesure les États Membres appliquent et font effectivement respecter les normes énoncées dans les conventions de l'OMI, et en fournissant aux États des informations et des conseils sur la manière dont ils s'acquittent de leurs obligations. Dans sa résolution 57/141, l'Assemblée générale s'est félicitée de la décision de l'OMI d'approuver en principe le concept d'un plan modèle d'audit volontaire afin d'améliorer l'efficacité des États Membres. Certains États se sont exprimés en faveur de la mise au point d'un plan modèle d'audit obligatoire⁴⁶, comparable au programme de contrôle de la sûreté de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui avait été initialement conçu comme un programme volontaire et est devenu au bout de deux ans un programme de contrôle de la sûreté régulier, obligatoire, systématique et harmonisé⁴⁷.

90. *Projet de recueil de règles pour l'application des instruments par l'État du pavillon.* À la dixième session du Sous-Comité de l'OMI sur l'application des instruments par l'État du pavillon, plusieurs délégations ont soutenu qu'il fallait renforcer le rôle et les responsabilités de l'État du pavillon, eu égard aux recommandations de la Conférence ministérielle tenue en 1998 à Vancouver (Canada) et à la décision 7/1 de la Commission du développement durable (A/54/429, par. 183). Elles ont proposé d'actualiser la résolution A.847(20) de l'Assemblée de l'OMI en vue d'introduire des critères transparents pour une application correcte des instruments de l'OMI par l'État du pavillon, et de transformer les directives en un Recueil de règles pour l'application des instruments par l'État du pavillon, qui deviendrait par la suite obligatoire. Ce recueil énumérerait les conventions applicables, y compris la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et décrirait les infrastructures et mécanismes administratifs requis pour l'application et la répression des infractions. Il décrirait aussi les obligations de l'État du pavillon en matière d'immatriculation : cet État devrait être en mesure d'exercer un contrôle efficace sur les navires avant leur immatriculation, notamment en cas de transfert de navires entre registres. D'autres sections du Recueil traiteraient des délégations de pouvoir, des inspecteurs employés par l'État du pavillon, des enquêtes et des notifications à l'OMI⁴⁸. Dans leur principe ces propositions ont recueilli un appui général, mais plusieurs délégations ont souligné que l'on ne pouvait obliger tous les États du pavillon à mettre en oeuvre de la même manière au plan interne toutes les conventions internationales pertinentes. Le Sous-Comité a demandé qu'un plan détaillé donnant des précisions sur la marche à suivre en la matière soit présenté au Comité de la sécurité maritime et au MEPC⁴⁹.

91. Dans sa déclaration sur la navigation sous-normes publiée en 2002, le Comité des transports maritimes de l'OCDE précise que si c'est l'OMI qui est responsable à titre principal de la réglementation des transports maritimes servant au commerce international du point de vue de la sûreté maritime, de l'efficacité de la navigation et de la prévention et du contrôle de la pollution marine par les navires, les États, les organisations internationales et d'autres parties prenantes peuvent faire beaucoup pour réduire au minimum les conséquences du mauvais état des navires. L'OCDE a notamment approuvé les mesures suivantes : a) les États du pavillon ne devraient pas accepter d'immatriculer des navires sans s'assurer au préalable qu'ils sont conformes à toutes les normes internationales; b) les États du port devraient prendre des sanctions (y compris la détention) et imposer des peines propres à décourager les exploitants et les utilisateurs de navires sous-normes; c) les assureurs devraient dresser une liste des propriétaires et utilisateurs de navires sous-normes et envisager de refuser d'assurer lesdits navires tant qu'il n'a pas été remédié aux vices qui les rendent dangereux; d) les membres de l'OCDE travailleront avec les transporteurs maritimes pour envisager, au bénéfice des propriétaires de navires et autres parties prenantes responsables, des mesures d'incitation propres à les encourager à mettre leurs navires aux normes, et donc à leur permettre de mieux lutter contre la concurrence des exploitants et utilisateurs de navires sous-normes; et e) les membres de l'OCDE s'efforceront activement, notamment dans le cadre de l'OMI, d'envisager des moyens internationaux de faciliter la preuve de la négligence, que celle-ci soit imputable aux armateurs, aux affrêteurs, aux chargeurs, aux sociétés de classification ou à d'autres qui auront délibérément tiré profit de l'existence de navires sous-normes.

2. Contrôle par l'État du port

92. Si les mesures d'application et de répression prises par l'État du pavillon étaient plus efficaces, il y aurait moins lieu de compter sur le contrôle exercé par l'État du port, qui initialement ne devait être qu'un filet de sûreté. Car il appartient aux États du pavillon, et non aux États du port, de veiller à ce que les navires satisfassent aux normes de sûreté et de prévention de la pollution convenues au plan international. Toutefois, dans la réalité, on compte de plus en plus sur l'État du port pour exercer le contrôle nécessaire. Le rôle de l'État du port s'accroîtra lorsque cet État assumera la responsabilité nouvelle consistant à veiller au respect des règlements de sécurité maritime par les navires mouillant dans ces ports. L'État du port est aussi souvent chargé d'inspecter les navires de pêche pour s'assurer qu'ils respectent les mesures de conservation et de gestion.

93. Huit accords régionaux sur le contrôle exercé par l'État du port sont actuellement en vigueur, à commencer par le Mémoire d'accord de Paris sur le contrôle par l'État du port, conclu en 1982, qui a été suivi par d'autres pour, respectivement, l'Asie-Pacifique, la mer Noire, l'Océan indien, l'Amérique latine, la Méditerranée et l'Afrique occidentale et centrale. Un mémorandum d'accord régional pour la région du Golfe est en cours d'élaboration. À la suite de la catastrophe du *Prestige*, l'Espagne et la France ont proposé d'améliorer encore le Mémoire d'accord de Paris, en prévoyant notamment l'inspection des navires transportant des matières dangereuses et l'introduction d'un certificat européen de conformité qui serait exigé des navires demandant à mouiller dans des ports européens. De plus, les commandants des navires sur lesquels des carences auraient été découvertes lors d'inspections antérieures ou qui ne seraient pas aux normes

devraient adresser une notification aux autorités 48 heures avant d'entrer dans le port⁵⁰. La Communauté européenne a récemment publié une liste noire non exhaustive de 66 navires, représentant 13 pavillons, qui ont été retenus en plusieurs occasions dans des ports européens parce qu'ils ne respectaient pas les règles de sûreté maritime. Elle espère, en publiant ces informations, encourager les exploitants à s'abstenir d'affréter des navires qui ne sont pas aux normes, et amener les armateurs et les États du pavillon en cause à appliquer immédiatement des normes maritimes plus rigoureuses⁵¹.

F. Assistance dans les situations de détresse

1. Secours aux personnes en détresse

94. L'obligation de prêter assistance à quiconque se trouve en péril en mer est un principe clairement établi du droit maritime et est énoncée à l'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dans la Convention SOLAS, à l'article 10 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance et dans la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime. En 2002, plusieurs initiatives ont été prises en réaction à l'incident du *Tampa* et en réponse à l'appel lancé par l'Assemblée de l'OMI dans sa résolution A.920(22) pour que les mesures de sécurité et les procédures relatives au traitement des personnes secourues en mer soient passées en revue. La soixante-quinzième session du Comité de la sécurité maritime a examiné la question du sauvetage des personnes en péril en mer et a prié le Comité de la sécurité maritime, le Comité juridique et le Comité de la simplification des formalités d'examiner tous les instruments pertinents de l'OMI pour identifier les lacunes, incohérences, imprécisions et autres insuffisances en ce qui concerne le sauvetage des personnes en détresse en mer. Le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) a participé activement aux débats des soixante-quinzième et soixante-seizième sessions du Comité de la sécurité maritime consacrés à la signification de l'expression « lieu sûr » et à l'opportunité de modifier la Convention SAR et la Convention SOLAS (et peut-être d'autres instruments juridiques pertinents) afin d'explicitier cette expression. Le Secrétaire général de l'OMI a porté la question du sauvetage de personnes en mer à l'attention d'un certain nombre d'organismes et programmes des Nations Unies en soulignant la nécessité d'une approche coordonnée de tous les aspects pertinents au niveau interorganisations et proposant de créer un mécanisme propre à garantir une réaction coordonnée dans les situations d'urgence à l'avenir.

95. L'OMI a organisé une réunion interorganisations sur le traitement des personnes secourues en mer au siège du HCR, à Genève, en juillet 2002, à laquelle ont participé des représentants du HCR, du Bureau des Nations Unies pour le contrôle des drogues et la prévention du crime, le Haut Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme, l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) et la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, pour envisager des modes de coopération plus efficaces dans des situations d'urgence en mer, comme celles du *Tampa*. Les questions en jeu étaient l'obligation des États de respecter et de faire respecter les droits et la dignité des personnes secourues en mer, quel que soit leur statut; leur intérêt légitime à contrôler avec efficacité leurs frontières et l'immigration et à prévenir et réprimer la criminalité transnationale organisée telle que l'introduction clandestine de migrants et le trafic d'êtres humains; la nécessité d'assurer les besoins humanitaires immédiats des personnes secourues et des

clandestins et de veiller à ce que les demandeurs d'asile soient mis hors de danger immédiat et aient accès rapidement à des procédures équitables et efficaces pour déterminer leur statut conformément au principe du non-refoulement; et la nécessité d'assurer la sûreté et la stabilité du transport maritime international.

96. La réunion a mis en place un système de centres de liaison en vue de mieux coordonner la réaction aux situations d'urgence appelant une action au niveau interinstitutions et a examiné l'opportunité d'élaborer des directives à l'intention : a) de ses membres, applicables pour le cas où, à l'avenir, le mécanisme de coordination serait activé dans une situation d'urgence; et b) des États en ce qui concerne les mesures qu'elle pourrait envisager de prendre à l'avenir s'agissant des personnes secourues en mer demanderesses d'asile ou réfugiées⁵². Le HCR estime que bien que le groupe interinstitutions ne se soit réuni qu'une fois à cette occasion, le travail effectué en commun par les différents organismes participants a contribué à la coopération en cours sur des questions d'intérêt commun. En mars 2002, le HCR a organisé une réunion d'experts à Lisbonne avec des représentants des gouvernements, des professionnels du transport maritime, d'organisations internationales, dont l'OMI, le HCR et la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, d'organisations non gouvernementales et des milieux universitaires pour examiner les défis que constituaient les situations complexes de secours en mer. La réunion d'experts, notamment, a souligné combien il importait de préserver le régime mondial des recherches et sauvetages maritimes et la coopération internationale visant à résoudre au mieux les problèmes complexes des opérations de sauvetage quand elles concernent les demandeurs d'asile et les réfugiés⁵³. Les résultats des initiatives du HCR et de l'OMI ont été examinés par une réunion officieuse tenue en Suède en septembre 2002, par le Comité de la sécurité maritime en décembre 2002, et par le Sous-Comité de l'OMI sur les communications radio et les opérations de sauvetage en janvier 2003. Des projets d'amendements à la Convention SOLAS et à la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR) ont été rédigés et présentés au Comité de la sécurité maritime en 2003⁵⁴.

97. Dans sa résolution 57/141, l'Assemblée générale s'est félicitée des initiatives prises par l'OMI, le HCR et l'OIM face au problème du traitement des personnes secourues en mer. Le HCR a déclaré que la contribution de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, du Haut Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme et du Bureau des Nations Unies pour le contrôle des drogues à ces initiatives aurait dû être noté dans la résolution pour illustrer le caractère intersectoriel de la coopération interinstitutions.

2. Navires en détresse

98. Les incidents concernant le *Castor*, en décembre 2000 (voir A/57/57, par. 119 et 120) et le *Prestige*, en décembre 2002, ont mis en lumière la nécessité de directives claires quant aux mesures que doivent prendre les capitaines, les États côtiers et les États du pavillon lorsque des navires ont besoin d'une assistance en mer. L'OMI a donc accordé une attention prioritaire à la question des lieux de refuge pour les navires en détresse et à l'adoption des mesures voulues pour que, dans le souci de préserver la vie humaine en mer et de protéger l'environnement, les États côtiers passent en revue les dispositions en vigueur en cas d'urgence afin que les navires en détresse bénéficient de l'assistance et des installations requises.

99. À la suite d'une décision à la soixante-quinzième session du Comité de la sécurité maritime selon laquelle la question devait être examinée du point de vue de la sécurité opérationnelle, le Sous-Comité de la sécurité de la navigation (NAV) a établi deux projets de résolution à l'intention de l'Assemblée. Le premier énonce des directives concernant les mesures que doivent prendre les commandants des navires, les États côtiers et les États du pavillon lorsque des navires ont besoin d'une assistance. Le second recommande la création par les États côtiers de services d'assistance maritime (SAM) pouvant être sollicités en cas de besoin. Les directives concernant les lieux de refuge devraient être utilisées lorsqu'un navire a besoin d'une assistance lorsque la vie en mer n'est pas menacée. Lorsque la vie est menacée, il convient d'appliquer les dispositions de la Convention SAR. Les directives indiquent que lorsqu'un navire a subi un incident, la meilleure manière de prévenir les dommages ou la pollution susceptibles de résulter de sa dégradation progressive est de transférer sa cargaison et les soutes et de réparer l'avarie. C'est un lieu de refuge qui se prête le mieux à une telle opération.

100. Une nouvelle directive adoptée par le Parlement et le Conseil européens oblige les États membres à élaborer des plans, compte tenu des directives de l'OMI, pour accueillir les navires en détresse dans les eaux placées sous leur juridiction. Ces plans doivent prévoir les arrangements et procédures nécessaires compte tenu des contraintes opérationnelles et environnementales pour que les navires en détresse puissent se rendre immédiatement en un lieu de refuge sous réserve de certification par l'autorité compétente. La Commission a été priée d'examiner la nécessité et la possibilité de prendre, au niveau communautaire, des mesures visant à faciliter le recouvrement des frais encourus et l'indemnisation des dommages subis pour accueillir des navires en détresse, y compris les dispositions voulues en matière d'assurance ou autre sûreté financière.

V. Criminalité en mer

101. Le terrorisme international, la criminalité transnationale organisée et le trafic illicite de drogues sont parmi les menaces et défis mondiaux du XXI^e siècle face auxquels l'Assemblée générale a demandé à l'Organisation des Nations Unies d'étudier par quels moyens promouvoir des réponses plus globales et plus cohérentes⁵⁵. L'attaque terroriste menée contre le pétrolier *Limburg* au large du Yémen l'an dernier, l'augmentation continue du transport clandestin de migrants et du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes en mer, qui sont généralement l'oeuvre de criminels organisés, démontrent la dimension maritime de ces menaces et défis mondiaux. L'action à mener pour combattre et éliminer ces activités et d'autres activités criminelles en mer, comme la piraterie et les vols à main armée, constitue un défi particulier pour une industrie mondiale comme celle des transports maritimes. La coopération et la coordination internationales sont donc les conditions d'une action efficace. Il est encourageant de noter qu'un nombre croissant de régions ont fait de la lutte contre la criminalité en mer l'une de leurs priorités de coopération régionale et sont convenues de renforcer l'échange d'informations et de personnel, la formation, le développement des capacités et la recherche conjointe⁵⁶.

A. Prévention et répression des actes de terrorisme dirigés contre les transports maritimes

102. Durant l'année écoulée, l'Organisation des Nations Unies a intensifié ses activités de lutte contre le terrorisme. Par sa résolution 1373 (2001) du 28 septembre 2001, le Conseil de sécurité a obligé les États à prévenir et à réprimer le terrorisme, et a créé un Comité contre le terrorisme chargé de contrôler l'application de la résolution. À sa cinquante-septième session, l'Assemblée générale a réaffirmé que la coopération internationale ainsi que les mesures prises par les États pour combattre le terrorisme devaient être conformes aux principes de la Charte des Nations Unies, au droit international et aux conventions internationales en vigueur⁵⁷. Dans la prévention et la répression des actes de terrorisme dirigés contre les transports maritimes, il est important de préserver un équilibre entre la nécessité de prendre des mesures de protection pour lutter contre la menace qui pèse contre la sécurité maritime d'une part, et la nécessité de respecter le droit international, en particulier dans le domaine des droits de l'homme, de l'autre⁵⁸. Il faut aussi réaliser un équilibre entre le renforcement des mesures de sécurité et les impératifs de l'efficacité des échanges internationaux.

103. De nouvelles mesures de sécurité affectent d'ores et déjà les transports maritimes; par exemple, les assureurs ont triplé le montant des primes qu'ils facturent aux pétroliers qui empruntent les eaux yéménites⁵⁹. Les États-Unis exigent maintenant des manifestes détaillés pour le chargement des conteneurs se rendant dans leurs ports, ce qui a amené des modifications majeures dans le chargement des conteneurs dans les grands ports comme Hong Kong⁶⁰. Le nouveau Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires de l'OMI (le Code ISPS) aura un impact encore plus important sur les transports maritimes.

104. Dans sa résolution 57/141, l'Assemblée générale s'est félicitée des initiatives prises par l'OMI contre les menaces que fait peser le terrorisme sur la sécurité maritime et a encouragé les États à appuyer pleinement ces efforts, notamment l'adoption d'amendements devant entrer en vigueur en juillet 2004 à la Convention SOLAS et au Code international de la sécurité maritime lors de la Conférence des Parties contractantes à la Convention SOLAS tenue en décembre 2002⁶¹. De nouvelles mesures visant à renforcer la sécurité maritime et à prévenir et réprimer les actes de terrorisme dirigés contre les transports maritimes figurent dans un nouveau chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, dans des amendements à des chapitres existants, par exemple les chapitres V et XI-1, et dans le Code ISPS. Le Code a pour objet d'offrir un cadre normalisé et cohérent d'évaluation des risques, ce qui permet aux gouvernements de neutraliser les changements intervenant dans la menace ou dans la vulnérabilité des navires et des installations portuaires. Les modifications apportées au chapitre V (Sécurité de la navigation) de la Convention SOLAS comprennent un nouvel échancier pour la mise en place de systèmes d'information automatisés (AIS). Les navires autres que les navires à passagers et les navires-citernes d'une jauge brute inférieure à 50 000 tonneaux devront se doter de matériel AIS au plus tard le 31 décembre 2004.

105. Le chapitre XI actuel de la Convention SOLAS (Mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime) a été renuméroté chapitre XI-1. Sa règle 3 a été modifiée de telle manière que le numéro d'identification des navires doit maintenant être marqué de façon permanente dans un endroit visible sur la coque ou la superstructure du navire et également à l'intérieur de celui-ci. Une nouvelle règle 5

prévoit la délivrance aux navires d'une « fiche synoptique continue » qui vise à fournir un dossier de bord des antécédents du navire. Cette fiche synoptique doit être délivrée par l'administration et contenir des renseignements tels que le nom du navire et celui de l'État du pavillon, la date à laquelle le navire a été immatriculé dans cet État, le numéro d'identification du navire, le port dans lequel le navire est immatriculé et le nom et l'adresse du ou des propriétaires inscrits. Toute modification doit être consignée sur la fiche synoptique continue dans les trois mois de façon à fournir des renseignements actualisés ainsi que l'historique des modifications.

106. Un nouveau chapitre XI-2 (Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime) a été ajouté après le chapitre renuméroté XI-1. Aussi bien les États du pavillon que les États côtiers doivent mener, en ce qui concerne leurs navires et les installations portuaires situés sur leur territoire qui fournissent des services aux navires qui effectuent des voyages internationaux, des évaluations de sécurité en fonction desquelles un plan de sécurité est ensuite élaboré. Tous les navires doivent être pourvus d'un système d'alerte de sûreté selon un calendrier strict (la plupart des navires seront équipés d'un tel système d'ici à 2004, les autres d'ici à 2006). Les navires devront être munis d'un certificat international de sécurité du navire indiquant qu'ils satisfont aux prescriptions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS. Les navires font l'objet d'inspections de contrôle de l'État du port et ces inspections ne comprennent pas normalement l'examen du plan de sécurité du navire lui-même, sauf circonstances particulières. Un État côtier peut exiger d'un navire ayant l'intention d'entrer dans ses ports d'indiquer à l'avance s'il satisfait aux prescriptions. Les amendements apportés à la Convention SOLAS et au Code ISPS traduisent une évolution marquée de l'approche adoptée par les professionnels du transport maritime en ce qui concerne la sécurité. La Conférence SOLAS de 2002 a reconnu que cette approche risquait de faire peser une charge accrue sur les États contractants et elle a adopté deux résolutions en vue de répondre à leurs besoins d'assistance.

107. L'Assemblée générale a aussi engagé les États à devenir parties à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et à son Protocole, a invité les États à participer à l'examen de ces instruments par le Comité juridique de l'OMI afin de renforcer les moyens de lutter contre ces actes illicites, y compris les actes terroristes, et a en outre prié les États de prendre des mesures appropriées pour assurer l'application effective de ces instruments, en particulier en adoptant, s'il y a lieu, des législations pour faire en sorte de disposer d'un cadre d'intervention approprié face aux vols à main armée et aux actes terroristes commis en mer⁶². Le Comité juridique a commencé à examiner d'éventuels amendements à la Convention et à son Protocole sur la base d'un document de travail établi par un groupe de correspondants.

B. Piraterie et vols à main armée commis en mer

108. Le Comité de la sécurité maritime a fait récemment observer que si l'on avait, depuis le 11 septembre 2001, mis l'accent sur la sécurité maritime, le problème de la piraterie et des vols à main armée en mer n'en continuait pas moins à ternir l'image du transport maritime dans son ensemble. Durant les premiers 10 mois de 2002, il y a eu une augmentation de 20 % du nombre des incidents signalés à l'OMI (315) par rapport à 2001 (263). Douze navires ont été détournés et huit ont disparu. Les

régions les plus touchées sont l'Extrême-Orient, en particulier la mer de Chine du Sud et le détroit de Malacca, l'océan Indien, les Caraïbes, l'Amérique du Sud (Pacifique et Atlantique) et l'Afrique occidentale et orientale⁶³. Dans sa résolution 57/141, l'Assemblée générale a de nouveau engagé tous les États et les organismes internationaux compétents à coopérer pour lutter contre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer en adoptant des mesures de prévention, y compris en ce qui concerne l'aide au renforcement des capacités dans ce domaine, en signalant les incidents et en menant des enquêtes à leur sujet, en traduisant en justice les auteurs présumés, conformément aux dispositions du droit international, et en adoptant une législation nationale, ainsi qu'en formant les gens de mer, le personnel des ports et des agents de la force publique, en consacrant à cette lutte des navires et du matériel adaptés et en empêchant les immatriculations frauduleuses de navires. Elle a de nouveau demandé aux États et aux entités privées intéressés de coopérer sans réserve avec l'OMI, notamment en lui signalant les incidents et en appliquant ses directives relatives à la prévention des actes de piraterie et des vols à main armée commis en mer.

C. Transport clandestin de migrants

109. Le Centre pour la prévention internationale du crime (CPIC) estime que le trafic de migrants demeure un défi majeur du point de vue des droits de l'homme, de la lutte contre la criminalité et de la sécurité maritime. L'Organisation internationale pour les migrations (OIM), dans sa contribution au présent rapport, a expliqué que l'un de ses objectifs était d'aider les États et les migrants à trouver des solutions aux problèmes et aux causes des migrations illégales, et d'adopter pour cela une approche globale. Des mesures tant préventives que réactives sont nécessaires. Cette organisation définit l'objectif de sa lutte comme consistant à réduire le trafic de migrants et à protéger les droits des migrants concernés par cette pratique.

110. À plus court terme, les États ont mis l'accent sur un renforcement des mesures répressives. En 2002, les autorités espagnoles ont arrêté 16 504 réfugiés de la mer sur les côtes d'Espagne, 11 % de moins qu'en 2001. Ils se trouvaient pour la plupart aux Canaries, et non plus dans le détroit de Gibraltar, qui était le principal point d'entrée illégal en Espagne en 2001, avant que des mesures plus strictes ne soient adoptées. Le nombre des rapatriements a augmenté de 63,7 % en 2002 et a concerné 79 467 personnes, soit 204 par jour⁶⁴. On estime qu'environ 4 000 personnes se sont noyées dans le détroit de Gibraltar et dans l'Atlantique voisin depuis 1997⁶⁵.

111. L'Espagne, l'Italie et la Grèce se considèrent comme les principales destinations des migrations vers l'Union européenne. Environ les deux tiers des personnes qui entrent en Europe en venant d'Asie, d'Afrique et du Moyen-Orient le font par la mer Égée ou la Méditerranée. Récemment, presque 5 000 migrants, venant pour la plupart d'Iraq et du Pakistan, sont arrivés en une semaine. La Grèce est particulièrement préoccupée par la vague de réfugiés qui risque de venir d'Iraq s'il y a une guerre, et elle a demandé à d'autres pays d'Europe de conclure un arrangement de « répartition des charges⁶⁶ ». Des navires de cinq pays européens (Espagne, Royaume-Uni, France, Italie et Portugal) ont commencé à patrouiller la Méditerranée pour tenter de lutter contre les migrations illégales. Les forces de l'ordre seront habilitées à aborder les navires suspects et à les escorter jusqu'au port européen le plus proche si nécessaire⁶⁷.

112. Dans sa résolution 57/141, l'Assemblée générale a engagé les États qui ne l'ont pas encore fait à devenir parties au Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, et à prendre des mesures appropriées pour assurer son application effective. Notant le problème croissant du manque de sécurité des transports maritimes en général, et du transport clandestin de migrants en particulier, elle a prié instamment les États Membres de collaborer entre eux et avec l'OMI pour renforcer les mesures visant à empêcher le départ des navires impliqués dans le transport clandestin de migrants. Dans le cadre de ses mesures provisoires de lutte contre les pratiques dangereuses associées au trafic ou transport clandestin de migrants illégaux par la mer (MSC/Circ.896/Rev.1), l'OMI recommande que les États empêchent les navires se trouvant dans leurs ports de prendre la mer s'ils a) sont manifestement dans un état qui viole les principes fondamentaux de la sûreté en mer, en particulier ceux énoncés dans la Convention SOLAS; ou b) n'ont pas l'équipage, le matériel ou l'autorisation voulus pour transporter des passagers dans le cadre de voyages internationaux, et mettent ainsi gravement en péril la vie ou la santé des personnes qui se trouvent à bord, y compris à l'occasion de l'embarquement ou du débarquement.

VI. Ressources marines, milieu marin et développement durable

113. Au Sommet mondial pour le développement durable, on a rappelé que :

« Les océans, les mers, les îles et les zones côtières constituent une composante intégrée et essentielle de l'écosystème de la planète et revêtent une importance cruciale pour la sécurité alimentaire dans le monde et la prospérité économique et le bien-être d'un grand nombre d'économies nationales, notamment dans le monde en développement. Assurer la mise en valeur durable des océans nécessite une coordination et une coopération efficaces, y compris aux niveaux mondial et régional, entre tous les organismes concernés⁶⁸... »

114. Le 20 décembre 2002, l'Assemblée générale a adopté la résolution 57/253 intitulée « Sommet mondial pour le développement durable », dans laquelle elle a approuvé la Déclaration de Johannesburg sur le développement durable⁶⁹ et le Plan d'application de Johannesburg⁷⁰ et a décidé de faire du développement durable un élément essentiel du cadre général des activités de l'Organisation des Nations Unies, surtout lorsqu'il s'agit d'atteindre les objectifs de développement convenus sur le plan international, notamment ceux qui figurent dans la Déclaration du Millénaire⁷¹. L'Assemblée a recommandé en outre qu'il soit donné suite aux engagements, programmes et objectifs assortis de délais précis qui avaient été adoptés lors du Sommet mondial, en demandant instamment aux gouvernements et à tous les organismes, institutions et organisations internationaux et régionaux concernés, ainsi qu'aux grands groupes, de prendre en temps utile des mesures pour assurer efficacement le suivi et la mise en oeuvre des résultats du Sommet de Johannesburg.

115. L'Assemblée générale a également adopté le même jour la résolution 57/262 intitulée « Poursuite de l'application du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement », dans laquelle elle a décidé de convoquer en 2004 une réunion internationale, conformément à la recommandation faite lors du Sommet mondial pour le développement durable, pour procéder à un

examen approfondi de la mise en oeuvre du Programme d'action de la Barbade pour le développement durable des petits États insulaires en développement⁷². Le Gouvernement mauricien a offert d'accueillir cette réunion.

116. Dans sa résolution annuelle concernant « Les océans et le droit de la mer », l'Assemblée générale a accueilli avec satisfaction le Plan d'application de Johannesburg et les engagements qu'il contenait pour l'adoption de mesures à tous les niveaux, au cours de périodes précises pour certains objectifs, afin d'assurer la mise en valeur durable des océans. Dans le Plan d'application, il est recommandé que la Commission du développement durable procède à un examen et au suivi de la mise en oeuvre des engagements figurant dans le Plan. La onzième session de la Commission du développement durable se tiendra du 29 avril au 9 mai 2003 à New York.

A. Conservation et gestion des ressources biologiques marines

117. Les pêcheries mondiales sont actuellement à un moment décisif. À la suite de l'évolution des 50 dernières années marquée par de nombreuses difficultés institutionnelles, juridiques, technologiques et biologiques, qui ont entraîné des fluctuations de la demande et une situation politique, sociale et économique incertaine dans le secteur, les pêcheries marines doivent actuellement obtenir un équilibre entre des besoins contradictoires, à savoir la nécessité de tirer des avantages économiques et sociaux à court terme de l'utilisation des ressources halieutiques et la nécessité d'assurer l'exploitation durable à long terme de ces ressources. Par conséquent, l'approche internationale en matière de gestion de la pêche a évolué de manière radicale. L'accent est mis actuellement, non plus sur la production et l'expansion des pêcheries grâce à l'exploitation de ressources existantes et nouvelles, mais plutôt sur une approche axée sur la conservation, qui intègre dans la gestion des pêcheries de vastes objectifs de conservation allant au-delà de la pêche, y compris les effets des activités de pêche sur l'ensemble de l'écosystème marin. Le cadre juridique et directeur pour une telle approche se trouve dans les accords ayant force exécutoire et dans les instruments volontaires adoptés conformément aux recommandations figurant dans le chapitre 17 d'Action 21 (Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement de 1992), qui comprennent l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons, l'Accord de la FAO visant à favoriser le respect des mesures internationales de conservation et de gestion, le Code de conduite pour une pêche responsable et les plans d'action internationaux y relatifs, et le Mandat de Jakarta sur la conservation et l'utilisation durables de la diversité biologique des zones côtières et marines. L'application de certains de ces instruments en est encore au premier stade, et la mise en oeuvre d'autres instruments n'a pas encore commencé. Toutefois, un consensus est apparu dans le Plan d'application du Sommet mondial pour le développement durable, qui stipule que tous les instruments doivent être appliqués afin d'assurer l'exploitation durable des ressources halieutiques et de promouvoir la conservation et la gestion des océans⁷³.

1. L'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons

118. Dans sa résolution 57/143 du 12 décembre 2002, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de convoquer une seconde série de consultations officielles avec les États qui avaient ratifié l'Accord des Nations Unies sur les stocks de

poissons ou y avaient adhéré, afin d'examiner l'application de l'Accord aux niveaux national, sous-régional, régional et mondial, et de faire éventuellement des recommandations appropriées à l'Assemblée générale à sa cinquante-huitième session. Cette seconde série de consultations officielles doit avoir lieu à la fin de juillet 2003.

119. Lors des premières consultations officielles tenues en juillet 2002, les parties à l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons ont déclaré que l'aspect le plus important de la mise en oeuvre de l'Accord était le programme d'assistance avec des éléments multiples en faveur des États parties en développement, conformément à la partie VII de l'Accord. Ils ont également indiqué qu'un élément de ce programme serait la création d'un fonds de contributions volontaires en vue de la réalisation des objectifs énoncés aux articles 25 et 26 de l'Accord.

120. Par conséquent, les États parties ont décidé que l'une des principales questions qui seraient examinées à la seconde série de consultations officielles serait le mandat du fonds d'affectation spéciale alimenté par des contributions volontaires, créé au titre de la partie VII de l'Accord. L'Assemblée générale a souligné qu'il devrait être envisagé de mettre en oeuvre dès que possible, au moyen des ressources du fonds, les activités suivantes : a) faciliter la participation des États parties en développement aux organismes et arrangements régionaux et sous-régionaux relatifs à la gestion des pêches; b) contribuer aux frais de déplacement qu'implique la participation d'États parties en développement aux réunions des organismes mondiaux pertinents; c) soutenir les négociations en cours et à venir en vue de l'établissement de nouveaux organismes et arrangements régionaux ou sous-régionaux de gestion des fonds de pêche dans les zones où il n'en existe pas encore et aux fins de renforcer les organismes et arrangements sous-régionaux et régionaux de gestion des fonds de pêche existants; d) renforcer les capacités pour entreprendre des activités dans des domaines clés tels que l'observation, le contrôle et la surveillance, la collecte de données et la recherche scientifique; e) échanger des informations et des données d'expérience concernant la mise en oeuvre de l'Accord; et f) aider à mettre en valeur les ressources humaines et apporter une assistance technique⁷⁴. Les autres principales questions qui seraient examinées lors des consultations seraient l'application du principe de précaution et les questions de conformité et d'application des règles.

121. Afin de faciliter les délibérations, le Secrétaire général a été prié d'effectuer une étude sur les activités actuellement menées au titre de la partie VII de l'Accord, y compris un aperçu et une analyse des programmes d'assistance qui ont été mis en oeuvre pour appuyer les principes énoncés dans la partie VII. En outre, il a été invité à procéder à une enquête sur les activités relatives à la mise en oeuvre des dispositions de l'Accord, sur la base des informations fournies volontairement par les États parties et les États non parties, et les organismes et arrangements régionaux et sous-régionaux de gestion de la pêche, afin de susciter de la sorte une augmentation des échanges d'informations quant à l'application de l'Accord⁷⁵.

2. Mesures visant à lutter contre les activités de pêche illégale, non déclarée et non réglementée

122. La pêche illégale, non déclarée et non réglementée est l'un des principaux problèmes auxquels doit faire face la gestion des pêches. C'est pour cette raison que le Comité des pêches de la FAO a adopté en mars 2001 le Plan international d'action

visant à prévenir, décourager et éliminer la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, et cette question continue à être examinée dans de nombreuses instances nationales, régionales et internationales. Le Plan international d'action a été largement diffusé, et les États et les organismes et arrangements régionaux de gestion des pêches ont été priés instamment de prendre des mesures en vue de son application. En 2002, la FAO a publié la directive technique No 9 concernant l'application du Plan international d'action afin d'aider les responsables gouvernementaux à élaborer les plans nationaux prévus dans le Plan international d'action. Une version du Plan international d'action dans un langage plus simple intitulée « Mettons fin à la pêche illégale, non déclarée et non réglementée » a été distribuée aux communautés et aux pêcheurs afin de les sensibiliser aux problèmes et à l'importance de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée.

123. La FAO continue à évaluer les liens entre les subventions, la capacité de pêche et la pêche illégale, non déclarée et non réglementée⁷⁶, en collaborant avec les États et les organismes et arrangements régionaux de gestion des pêches afin de renforcer les réseaux régionaux et internationaux de vérification, de contrôle et de surveillance pour recueillir et diffuser des informations, en temps réel, au sujet des activités de pêche illégale, non déclarée et non réglementée. Elle suit également l'évolution mondiale de ce type de pêche et fait rapport à ce sujet aux organes de l'ONU et de la FAO. La FAO a présenté son premier rapport intérimaire sur les résultats obtenus dans l'application du Plan international d'action à la vingt-cinquième session du Comité des pêches (février 2003), en même temps qu'un rapport sur l'application du Code de conduite. La FAO prévoit également d'organiser en 2003 une réunion à l'intention des pays qui ont un registre ouvert, également appelé pavillon de complaisance, afin de mieux les sensibiliser au sujet des effets que leurs navires ont sur les pêcheries mondiales.

124. En novembre 2002, la FAO a organisé une consultation d'experts chargée d'examiner les mesures du ressort de l'État du port dans le contexte de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Les participants à la consultation ont élaboré un projet de mémorandum d'accord sur les mesures du ressort de l'État du port dans le contexte de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, et ont recommandé que la FAO :

a) Convoque une consultation technique chargée d'étudier les principes et les directives pour l'établissement de protocoles régionaux d'accord sur les mesures du ressort de l'État du port pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée;

b) Élabore et mette en oeuvre des programmes d'assistance visant à faciliter la mise en valeur des ressources humaines et le renforcement des institutions dans les pays en développement, y compris sur le plan de l'assistance juridique, de manière à promouvoir une mise en oeuvre pleine et effective des mesures de l'État du port dans le contexte de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée; et

c) Envisage la création d'une base de données relative aux mesures pertinentes du ressort de l'État du port.

125. En novembre 2002 également, l'Espagne a organisé, avec la collaboration technique de la FAO et l'assistance de l'Union européenne, une conférence internationale sur la pêche illégale, non déclarée et non réglementée afin d'examiner

les mesures permettant de lutter contre ce type de pêche aux niveaux national et mondial. L'Espagne a présenté son plan d'action national de lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée.

126. Le Sommet mondial pour le développement durable a indiqué, dans le Plan d'application de Johannesburg, qu'afin de parvenir à une exploitation durable des fonds de pêche, des mesures devraient être prises pour élaborer et appliquer à titre d'urgence, à l'échelon national et à l'échelon régional, des plans d'action pour mettre en oeuvre le Plan international d'action visant à prévenir, décourager et éliminer la pêche illégale, non déclarée et non réglementée d'ici à 2004, et pour assurer une surveillance, une notification et un contrôle efficaces des bateaux de pêche, y compris par les États du pavillon, ainsi que le respect des règlements, aux fins du Plan international d'action. La communauté internationale a également été priée d'éliminer les subventions qui contribuent à la pêche illégale, non déclarée et non réglementée et à la surexploitation, tout en menant à terme les efforts entrepris au niveau de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) pour clarifier et améliorer ses disciplines concernant les subventions des pêcheries, en tenant compte de l'importance de ce secteur pour les pays en développement⁷⁷.

127. En outre, à sa cinquante-septième session, l'Assemblée générale s'est également, à plusieurs reprises, prononcée sur la lutte mondiale menée par la communauté internationale contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée. Dans sa résolution 57/141, l'Assemblée générale a prié instamment les États de prendre toutes les mesures nécessaires pour appliquer le Plan international d'action adopté par le Comité des pêches de la FAO en vue de prévenir, décourager et éliminer la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, notamment par l'intermédiaire des organismes et arrangements pertinents sous-régionaux et régionaux de gestion de la pêche. Dans sa résolution 57/142 intitulée « La pêche hauturière au grand filet dérivant, la pêche non autorisée dans les zones relevant de la juridiction nationale et en haute mer/pêche illégale, clandestine ou non réglementée, prises accessoires et déchets de la pêche, et autres faits nouveaux », du 12 décembre 2002, l'Assemblée a réitéré les recommandations adoptées lors du Sommet mondial pour le développement durable. En outre, elle a invité la FAO à continuer d'appliquer les arrangements qu'elle avait pris avec les organismes des Nations Unies pour coopérer à l'application du Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, et à présenter au Secrétaire général un rapport sur les priorités en matière de coopération et de coordination de ces travaux, et a affirmé que la communauté internationale devait renforcer le cadre juridique international de la coopération intergouvernementale pour la gestion des stocks de poissons et la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, d'une manière compatible avec le droit international. Il a été décidé de regrouper toutes les questions relatives à la pêche dans un point subsidiaire intitulé « Durabilité dans l'exploitation des ressources halieutiques, notamment grâce à l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, et instruments connexes ». Cela permettra de renforcer l'approche intégrée dans ce domaine difficile.

3. Organisations régionales de gestion de la pêche

128. Depuis le début des années 90, la communauté internationale a adopté un certain nombre d'instruments visant à renforcer le cadre juridique pour la gestion de la pêche définis dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer⁷⁸. Tous ces instruments portent sur des questions d'actualité telles que la bonne gestion des ressources halieutiques; la surcapacité des flottes et la surexploitation des ressources; les prises accessoires et les déchets de la pêche; la pêche illégale, non déclarée et non réglementée; la vérification, le contrôle, la surveillance et l'application; les mesures permettant d'améliorer la collecte des données; l'application de l'approche fondée sur le principe de précaution et de l'approche fondée sur l'écosystème, ainsi que le rôle critique que les organismes et arrangements sous-régionaux et régionaux de gestion de la pêche peuvent jouer pour résoudre ces problèmes. Toutefois, il est bien connu que les organismes régionaux de gestion de la pêche n'ont eu que des succès divers dans la conservation des ressources dont ils sont responsables, en raison notamment des lacunes de leur mandat concernant la conservation et la gestion des ressources et de leur incapacité de faire appliquer leurs mesures réglementaires, même à l'égard de leurs propres membres.

129. Étant donné cette situation, en 1997, le Comité des pêches de la FAO a décidé que tous les organismes et arrangements régionaux de gestion de la pêche relevant de la FAO devraient être examinés et évalués par leurs membres afin de déterminer les mesures qui pourraient être prises pour les renforcer. Le Comité a souligné qu'il devrait y avoir une coordination étroite entre les organismes régionaux de gestion de la pêche relevant de la FAO et ceux qui ne relèvent pas de la FAO, et avec d'autres organisations qui s'occupent de la pêche⁷⁹. Par conséquent, une première réunion d'organismes et arrangements régionaux de gestion de la pêche relevant ou non de la FAO s'est tenue à Rome en février 1999 afin d'examiner trois principaux thèmes : les principaux problèmes touchant l'action des organismes régionaux de gestion de la pêche; l'approche multidimensionnelle de l'activité halieutique et de ses tendances; et le rôle des organismes régionaux de gestion de la pêche en tant que vecteurs de bonne gestion des pêcheries. La réunion est parvenue à des conclusions sur l'importance du principe de précaution pour la gestion des pêcheries et de la participation de toutes les parties prenantes à l'élaboration de mesures de gestion, ainsi que sur la nécessité urgente de continuer à ajuster le mandat, la structure et les politiques des organismes afin de mieux relever les défis auxquels doivent faire face les pêcheries mondiales⁸⁰. À leur deuxième réunion, en février 2001, les organismes et arrangements régionaux de gestion de la pêche relevant ou non de la FAO ont examiné certains facteurs externes qui pourraient avoir des conséquences pour leurs travaux et la gestion de la pêche, tels que la pollution provenant des activités terrestres; la coopération pour la collecte de données sur les tendances mondiales et le statut des pêcheries; la pêche illégale, non déclarée et non réglementée; l'évolution des critères mis au point dans la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) pour dresser la liste des ressources aquatiques exploitées commercialement; et les possibilités et les difficultés rencontrées dans la coordination des activités concernant la gestion des pêches sur la base des écosystèmes⁸¹.

4. Autres activités de la FAO

a) Systèmes de surveillance des navires et surveillance par satellites

130. En 2002, la FAO a organisé avec succès au Sénégal un atelier sur les systèmes de surveillance des navires (VMS) à l'intention des pays membres de la Commission sous-régionale des pêches de l'Afrique du Nord-Ouest (Cap-Vert, Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Mauritanie, Sénégal et Sierra Leone). Elle compte organiser une série d'ateliers analogues sur les VMS en Afrique de l'Ouest, en Afrique de l'Est, en Amérique centrale, au Proche-Orient et en Asie du Sud-Est. Elle élabore par ailleurs des modèles de lois visant les VMS, ce qui aidera les pays à introduire rapidement des projets de loi à l'appui de ces systèmes. En décembre 2002, elle a commandé une étude devant faire le point sur les livres de bord électroniques et l'enregistrement des prises, en particulier sur les moyens d'intégrer ces livres de bord aux VMS. La FAO envisage de convoquer en 2003 une consultation d'experts sur les formats de données et les procédures des VMS : le but sera d'obtenir la comptabilité des différents systèmes en cours de mise au point.

131. La FAO a constaté ces cinq dernières années un usage croissant des VMS pour la vérification, le contrôle et la surveillance des navires de pêche : s'il y avait en 1998 quelque cinq ou six pays à les utiliser pour suivre les activités de 2 000 navires de pêche, en 2002, c'étaient 70 pays qui suivaient par VMS les activités de 20 000 navires. Tous les pays disposant de ressources halieutiques importantes se sont désormais dotés de ces systèmes, alors que ceux qui ne l'ont pas fait jusqu'à présent sont presque tous des pays en développement. Une autre constatation importante est que les VMS sont utilisés par des organisations régionales de gestion des pêcheries dans les zones qu'elles réglementent pour instituer dans les faits un système de surveillance en haute mer. La Commission des pêches de l'Atlantique du Nord-Est (CPANE) et l'Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest (OPANO) font toutes les deux obligation à tous les navires de leurs membres de se signaler par VMS à l'État de leur pavillon et à l'organisation régionale de gestion des pêcheries lorsqu'ils se trouvent dans la zone réglementée (c'est-à-dire dans la zone géographique, mais au-delà des 200 milles marins des limites de la zone économique exclusive). La Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) a adopté une résolution imposant à ses membres d'utiliser les VMS pour 10 % de leurs navires de plus de 20 mètres à compter du milieu de 2003. La Commission pour la conservation de la flore et de la faune marines de l'Antarctique (CCAMLR) et la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) envisagent d'adopter des mesures analogues.

132. On voit aussi apparaître des livres de bord électroniques qui permettent de transmettre par VMS non seulement les données sur la position d'un navire, mais aussi celles qui concernent les prises, et par suite la possibilité de gérer les pêcheries en temps réel, en intervenant immédiatement. Ces livres de bord électroniques sont utilisés en Australie, au Canada, aux États-Unis d'Amérique (Pacifique Nord), et en Islande, et ils seront introduits en 2004 par la Communauté européenne pour les navires de plus de 24 mètres. Un aspect complémentaire important est que la surveillance par satellites permet de détecter la présence de navires de pêche qui ne se signalent pas par VMS. Ce procédé est déjà utilisé par l'Australie, tandis que la Communauté européenne, le Canada, l'Islande et la Norvège ont réalisé ces dernières années des études pilotes de surveillance par satellites (radar à synthèse d'ouverture) avec le Centre commun de recherche de la Commission européenne.

Ces méthodes pourraient être intégrées en 2004 aux systèmes de vérification, de contrôle et de surveillance des navires dans les pêcheries de la Communauté européenne.

b) Subventions à la pêche

133. La FAO a poursuivi en 2002 son étude des subventions à la pêche, comme elle y avait été mandatée par le Comité des pêches à sa vingt-quatrième session : le Comité lui avait confié le rôle principal pour ce qui est de favoriser entre les organisations intergouvernementales la coopération et la coordination des travaux consacrés aux subventions à la pêche. En juillet 2002, la FAO a accueilli la deuxième Réunion spéciale des organisations intergouvernementales sur les programmes de travail visant les subventions à la pêche (Rome, 4 et 5 juillet 2002)⁸² afin d'offrir une occasion d'échanger des informations sur les activités en cours, de susciter des relations de synergie et d'éviter les doublons⁸³.

134. Par ailleurs, la FAO a continué de suivre les résultats économiques des activités de pêche hauturière, élargissant le champ de ses investigations aux subventions. Les résultats ont été publiés dans un document technique et les conclusions reprises dans *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture de 2002*⁸⁴. Une consultation d'experts de la FAO⁸⁵ a recommandé vivement à la FAO, en décembre 2002, de soutenir l'utilisation du guide d'identification, d'évaluation et de divulgation des subventions dans le secteur des pêches, qui pourrait être publié en 2003. La consultation a suggéré aussi à la FAO de perfectionner les instructions sur la façon d'évaluer les subventions qui : a) ont des effets à court et à long terme; b) peuvent tenir à l'inaction des gouvernements; c) peuvent être liées à la fixation des prix des ressources. Elle lui a recommandé par ailleurs de faire réaliser des études d'impact et a donné des avis d'ordre général sur la manière de le faire. Après un examen des conclusions et des recommandations de la consultation d'experts sur l'identification, l'évaluation et la modification des subventions à l'industrie de la pêche, par le Comité des pêches, en février 2003, celui-ci a décidé que la FAO convoquerait une consultation technique sur les subventions dans le secteur de la pêche en 2004. Il a également accepté que cette consultation technique soit préparée en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et que ses travaux portent surtout sur l'impact des subventions sur la durabilité des ressources halieutiques, en particulier leurs effets sur l'excès de capacités de pêche, sur la surpêche et sur la pêche non réglementée.

c) Gestion des capacités

135. Depuis son adoption par le Comité des pêches en février 1999, le Plan d'action international pour la gestion des capacités de pêche (PAI) a été diffusé largement et nombre de pays et d'organisations régionales de gestion des pêcheries ont pris des mesures pour l'appliquer. La FAO a entamé l'élaboration de documents techniques sur la mesure et l'évaluation des capacités de pêche et sur les questions de principe que posent les interventions que l'on peut envisager pour gérer et, à terme, réduire ces capacités. Elle a également collaboré avec quelques organisations régionales de gestion des pêcheries afin d'évaluer les problèmes et de définir des principes pour la gestion de ces capacités. Ladite gestion étant l'un des grands problèmes de la gouvernance des pêches, qui a retenu de plus en plus d'attention ces 10 dernières années dans des instances nationales et internationales très diverses, il faudra une action soutenue pour continuer à suivre les progrès de l'application du Plan d'action

international concernant la question. La FAO en rendra compte au Comité des pêches à sa vingt-cinquième session.

136. Parmi les autres activités achevées ou prévues par la FAO, on peut citer les suivantes :

a) Organisation en 2002 et 2003 d'une série d'études de cas sur la gestion des pêcheries en Amérique latine;

b) Organisation en octobre 2002 d'un atelier sur la surveillance, l'évaluation et la gestion des capacités de pêche dans la zone adriatique de la Méditerranée (par le biais du projet Adriamed, avec appui de la Commission générale des pêches pour la Méditerranée);

c) Organisation en octobre 2002 d'une consultation d'experts sur le thème « Catalyser la transition pour supprimer les capacités excédentaires des flottes de pêche »;

d) Lancement en 2002 d'un grand projet sur trois ans pour la gestion des capacités de pêche thonière, qui est en cours d'exécution en collaboration avec les organisations régionales de gestion des pêcheries qui s'en occupent.

d) Gestion des ressources halieutiques partagées (stocks chevauchants)

137. Le Gouvernement norvégien a organisé en coopération avec la FAO une Consultation d'experts Norvège-FAO sur la gestion des ressources halieutiques partagées, tenue à Bergen (Norvège) en octobre 2002⁸⁶, dans le but de renforcer les modalités et les mécanismes de gestion de ces ressources et de mieux comprendre les problèmes en jeu. La sauvegarde et la gestion efficace de ces ressources conformément aux dispositions de l'article 63 (par. 1) de la Convention sur le droit de la mer présentent des difficultés constantes pour les États et les organisations ou groupements régionaux de gestion des pêcheries qui s'efforcent d'instituer des solutions viables à long terme en la matière. La Consultation a débouché sur plusieurs conclusions importantes, notamment les suivantes :

a) Nécessité de prévoir des arrangements de gestion en coopération suffisamment robustes pour résister aux chocs imprévisibles causés par les variations naturelles, les changements climatiques ou d'autres perturbations imprévisibles, d'ordre écologique ou économique;

b) Partage des avantages tirés des pêcheries : à ne pas limiter aux contingents autorisés de capture (ou autres équivalents) alloués aux flottes nationales;

c) Usage éventuel d'éléments « facilitant la négociation », ou de « paiements auxiliaires » (échanges de contingents, autorisations mutuelles d'accès), qui permettraient d'élargir le champ des négociations sur les quantités autorisées et d'obtenir des compromis lorsque les objectifs de la gestion sont différents selon les États ou entités qui y coopèrent, ainsi que de rendre plus souples et plus robustes les arrangements conclus en matière de coopération;

d) Complexité beaucoup plus marquée des problèmes d'application et de répression que posent les ressources halieutiques partagées par rapport à ceux que posent les autres ressources halieutiques.

138. S'agissant de la gestion en coopération des ressources halieutiques partagées en vertu de l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons et des dispositions de l'article 63 (par. 2) de la Convention sur le droit de la mer, la Consultation a signalé deux problèmes critiques : a) celui des nouveaux membres ou participants des organisations ou groupements régionaux de gestion des pêcheries; b) celui de ce qui constitue dans les faits l'intérêt « réel » d'un État pour des ressources halieutiques partagées. La Consultation a examiné les différentes façons d'aborder actuellement le problème des nouveaux membres ou participants.

5. Pêche à la baleine

139. La Commission baleinière internationale (CBI) a tenu sa cinquante-quatrième réunion annuelle en mai 2002 à Shimonoseki (Japon), afin d'examiner : la demande d'adhésion de l'Islande, les quantités autorisées aux baleiniers commerciaux, le plan révisé de gestion, les sanctuaires, les quantités autorisées aux pêcheurs autochtones de subsistance, le statut des baleines, les permis scientifiques, les méthodes d'abattage des baleines et les problèmes de protection associés, la recherche environnementale et les petits cétacés.

140. La Commission a réaffirmé sa décision de 1982, entrée en vigueur à compter de la campagne de pêche baleinière de 1985/86, de ramener à zéro les limites des prises commerciales de baleines. La Norvège avait alors émis des objections à cette interdiction et avait exercé son droit de fixer ses propres limites nationales de prises pour les opérations de pêche côtière de petits rorquals. Comme durant les années précédentes, la Commission baleinière internationale n'a pas adopté une proposition du Japon tendant à autoriser provisoirement la pêche de 50 petits rorquals à ses communautés côtières de pêcheurs de baleines. La Commission a également indiqué que si elle avait entériné une procédure révisée de gestion de la pêche commerciale à la baleine, plusieurs questions, notamment la définition d'un régime d'inspection et d'observation (le dispositif révisé de gestion), devaient être réglées avant qu'elle puisse envisager d'établir des limites de pêche autres que zéro. Néanmoins, la Commission a accepté que de nouvelles limites de pêche, pour plusieurs stocks soumis au régime de la pêche baleinière de subsistance des autochtones, tels que les baleines grises (pêchées par ceux dont « les besoins de subsistance traditionnels et autochtones ont été reconnus »); les rorquals communs de l'ouest du Groenland (pêchés par les Groenlandais); les petits rorquals de l'ouest du Groenland (par les Groenlandais); les petits rorquals de l'est du Groenland (par les Groenlandais); et les rorquals à bosse (par les pêcheurs de Saint-Vincent-et-les Grenadines). En outre, alors même que le Comité scientifique estimait que le stock de baleines boréales était suffisant pour en permettre l'exploitation, et que l'on eut reconnu les besoins culturels, nutritionnels et de subsistance des Esquimaux de l'Alaska et des peuples autochtones de Tchoukotka, une proposition tendant à continuer à inclure une disposition permettant ces prises n'a pas obtenu la majorité nécessaire. Certains des pays qui avaient refusé cette allocation ont indiqué qu'ils estimaient que le Japon devait lui aussi se voir allouer un quota de prises de baleines à des fins de subsistance de ses communautés baleinières côtières. En outre, ces pays ont estimé qu'il demeurait une incertitude scientifique au sujet de la capacité du stock de baleines boréales de soutenir l'exploitation aux niveaux demandés.

141. Les propositions visant la création de sanctuaires pour les baleines dans le Pacifique Sud et l'Atlantique Sud n'ont pas obtenu la majorité des trois quarts nécessaire. Il en a été de même pour une proposition visant à modifier les

dispositions prises pour le sanctuaire dans l'océan austral. Pour ce qui est du statut des baleines, le Comité scientifique a indiqué que, malgré une période prolongée de protection, plusieurs populations de grandes baleines restaient très menacées (leur nombre ne dépassait pas 500). Ce chiffre incluait les baleines boréales en dehors du stock de baleines des mers de Béring, de la mer de Tchoukotka et de la mer de Beaufort, dont le nombre dépassait 9 000; les baleines grises de l'ouest du Pacifique (par contraste à celles de l'est du Pacifique, qui étaient plus de 17 000); tous les stocks de baleines des Basques; et divers stocks de baleines bleues. Le Comité a également indiqué que certaines de ces petites populations de baleines boréales de l'Arctique avaient subi des prises échappant à la réglementation de la Commission baleinière internationale, ou avaient été tuées par collision avec des navires ou prises dans des filets de pêche.

142. À une réunion extraordinaire tenue à Cambridge (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord) en octobre 2002, la Commission a approuvé un contingent de baleines boréales pour les Inuit de l'Alaska et les autochtones de Tchoukotka (pêche de subsistance des aborigènes) pour 2003-2007. Bien qu'à sa réunion au Japon elle ait refusé de laisser l'Islande devenir partie à la Convention, comme celle-ci le demandait, avec une réserve portant sur le moratoire imposé à la pêche commerciale à la baleine, à sa réunion de Cambridge, elle l'y a autorisée. Un projet de résolution proposé par le Japon dans le but de faire avancer le débat sur l'attribution à titre de secours temporaire aux petits pêcheurs de baleines japonais et de parvenir rapidement à une solution a une fois de plus été rejeté par la Commission.

6. Diversité biologique marine et côtière

143. Les milieux marins et côtiers renferment divers habitats où vivent une flore et une faune marines abondantes. En fait, la diversité biologique est plus grande en mer que sur terre et dans les eaux douces⁸⁷. On compte parmi les communautés marines et côtières des mangroves, des récifs coralliens, des herbes marines, des algues, des biocénoses pélagiques et benthiques. La diversité biologique marine est d'importance vitale : elle produit le tiers de l'oxygène que nous respirons, constitue une riche source de protéines et tempère le climat mondial. Bien que l'importance et la valeur de la diversité biologique marine soient largement reconnues, nous en savons beaucoup moins que sur la diversité biologique terrestre.

144. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer reconnaît l'importance de la faune et de la flore marines et prévoit de les préserver comme l'illustrent les articles sur la conservation des ressources biologiques dans la zone économique exclusive (art. 61 à 67), de la haute mer (art. 116 à 120) dans la Zone (art. 145) et sur les mesures nécessaires pour protéger et préserver les écosystèmes rares ou délicats ainsi que l'habitat des espèces et organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction (art. 194.5). Le plan de mise en oeuvre des résultats du Sommet mondial pour le développement durable préconise le maintien de la productivité et de la diversité biologique des écosystèmes importants et vulnérables, l'application d'instruments et de programmes internationaux tels que le Mandat de Jakarta de la Convention sur la diversité biologique, la Convention de Ramsar, l'Initiative internationale sur les récifs coralliens et l'élaboration et l'utilisation de méthodes et de mécanismes divers. Les conventions sur la protection de la diversité biologique sont notamment la Convention sur la diversité biologique, la Convention

sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage et la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction.

Convention sur la diversité biologique – Mandat de Jakarta

145. En 1998, par sa décision IV/5, la quatrième session de la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique a adopté un programme de travail pluriannuel pour la conservation et l'utilisation de la diversité biologique des zones côtières et marines comportant quatre volets : la gestion intégrée des zones maritimes et côtières, des ressources biologiques marines et côtières, les zones marines et côtières protégées, la mariculture, et les espèces et génotypes allogènes des zones côtières et marines. Par sa décision V/3, la cinquième session a adopté d'autres mesures visant notamment à intégrer le blanchissement corallien au programme de travail. En avril 2002, la sixième session a approuvé la poursuite de l'exécution du plan de travail consacré au blanchissement corallien ainsi que l'élaboration et l'exécution du plan de travail sur la dégradation et la destruction physique des récifs coralliens (décision VI/3), demandant la poursuite de la coopération avec le secrétariat la Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique et le renforcement de la collaboration entre le secrétariat de la Convention et ceux des conventions et plans d'action relatifs aux mers régionales.

146. Le secrétariat de la Convention sur la diversité biologique a réuni deux fois un groupe d'experts techniques sur les zones côtières et marines protégées pour examiner l'importance et l'impact des zones marines et côtières protégées et les liens entre ces zones et leur exploitation rationnelle. Le groupe a proposé l'établissement d'un cadre de gestion durable de la diversité biologique marine et côtière, y compris un réseau de zones très protégées aussi bien à l'intérieur qu'au-delà de la juridiction nationale et recommandé que la question soit davantage étudiée. En juillet 2002, le secrétariat de la Convention sur la diversité biologique a réuni avec la FAO un groupe d'experts techniques sur la mariculture pour déterminer les effets de la mariculture sur la diversité biologique marine et côtière sur la base des connaissances scientifiques et techniques actuelles et définir les critères, méthodes et techniques permettant d'atténuer les effets néfastes de la mariculture sur la diversité biologique et d'en accentuer les effets positifs.

147. Le secrétariat de la Convention sur la diversité biologique a élaboré avec la Division des affaires maritimes et du droit de la mer une étude sur les liens entre la Convention sur la diversité biologique et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dans le domaine de la conservation et de l'utilisation rationnelle des ressources génétiques des fonds marins. L'étude compare les dispositions des deux conventions qui se rapportent à la conservation et à l'utilisation rationnelle des ressources génétiques des fonds marins au-delà des limites de la juridiction nationale et conclut que ces dispositions sont complémentaires et synergiques mais qu'elles présentent de vastes lacunes juridiques sur le plan des activités commerciales que la communauté internationale devra combler vu l'importance croissante des ressources génétiques dans ces domaines et les risques de surexploitation, sans souci de conservation et d'équité.

Convention relative à la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage

148. La Convention relative à la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage (CMS ou Convention de Bonn) a été conclue en 1979 et compte à présent 81 États parties. Son secrétariat coopère à la fois avec celui de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (voir plus loin) et celui de la Convention sur la diversité biologique⁸⁸. À sa septième réunion en septembre 2002, la Conférence des Parties a étendu la protection des espèces migratrices marines en ajoutant six espèces de grands cétacés aux listes des appendices I et II; le grand requin blanc à celles des deux appendices; et le marsouin, six espèces de dauphins, le dugong, toutes les populations d'épaulards non recensées jusqu'ici, le lion de mer d'Amérique du Sud, l'otarie australe et le lamantin de l'Afrique de l'Ouest et de l'Amazonie à l'appendice II. Les parties sont tenues d'adopter des mesures de protection strictes pour les espèces visées à l'appendice I qui sont toutes ou presque menacées d'extinction. Elles sont tenues aussi de coopérer au niveau régional à la protection des espèces visées à l'appendice II (notamment par le biais d'accords régionaux).

149. La septième réunion de la Conférence des Parties a également adopté la résolution 7.3, intitulée « Pollution par les hydrocarbures et espèces migratrices », invitant les parties à établir un processus de suivi permettant d'évaluer les effets écologiques cumulés de la pollution par les hydrocarbures sur les espèces migratoires. La prise accessoire étant une principale cause de mortalité chez les espèces migratoires, la Conférence des Parties a invité les États parties à remédier à ce problème par les soins d'organisations et d'accords régionaux de gestion des activités de pêche (recommandation 7.2). La coopération régionale devrait également s'étendre aux petits cétacés et siréniens d'Afrique centrale et d'Afrique de l'Ouest, notamment grâce à des mémorandums d'accord portant sur ces espèces et à une action concertée (recommandation 7.3) ainsi qu'aux petits cétacés et aux dugongs d'Asie du Sud-Est (recommandation 7.4).

150. Les accords de protection des espèces marines adoptés au titre de la Convention relative à la conservation des espèces migratoires sont notamment l'Accord sur la conservation des cétacés de la mer Noire, de la Méditerranée et des eaux atlantiques adjacentes (ACCOBAMS), qui a tenu sa première réunion des parties en février-mars 2002 et créé un comité scientifique à cette occasion; l'Accord sur la conservation des petits cétacés de la mer Baltique et de la mer du Nord (ASCOBANS); le Mémorandum d'accord de la CMS de 1999 concernant les mesures de conservation des tortues marines de la côte atlantique de l'Afrique, dont les Parties ont adopté leur plan de conservation à leur première réunion en mai 2002; le Mémorandum d'accord sur la conservation et la gestion des tortues marines de l'océan Indien et de l'Asie du Sud-Est et de leur habitat, dont les parties ont tenu leur première réunion en janvier 2003; et l'Accord sur la conservation des albatros et des pétrels.

Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES)

151. La Convention est entrée en vigueur en juillet 1975 et compte à présent plus de 115 États membres. Elle protège la diversité biologique en interdisant le commerce international d'espèces menacées d'extinction dont la liste a été établie d'un

commun accord (annexe I) et en réglementant et en contrôlant le commerce d'autres espèces qui pourraient devenir menacées (annexe II). À la douzième session de la Conférence des Parties tenue en novembre 2002, des décisions importantes ont permis d'ajouter à l'annexe II : la tortue à grosse tête, la tortue à tête jaune, la tortue géante de Malaisie, les requins pèlerins et les requins baleines ainsi que l'ensemble du genre hippocampe, de maintenir le dauphin à gros nez sur la liste de l'appendice II et de geler les quotas d'exportation de spécimens de dauphins à gros nez de la mer Noire apprivoisés et vendus surtout à des fins commerciales. La proposition de transférer la plupart des populations de petit rorqual et le rorqual de Bryde de l'appendice I à l'appendice II, afin de pouvoir en reprendre le commerce, a été rejetée. Celle qui avait pour objet d'ajouter la légine australe et la légine antarctique à l'appendice II a été retirée, bien que les parties aient adopté une résolution facultative permettant de mieux contrôler la pêche et le commerce de la légine et convenu d'aider la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (CCAMLR) à essayer d'éliminer la pêche illégale de la légine. C'est la première fois que la Conférence des Parties de la CITES joue un rôle dynamique à propos de ressources considérées comme produits, et non juste comme espèces sauvages.

Convention de Ramsar relative aux zones humides d'importance internationale

152. La Convention relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau, signée à Ramsar (Iran) en 1971, sert de cadre de l'action nationale et de la coopération internationale pour la conservation et l'utilisation judicieuse des zones humides et de leurs ressources. La définition des zones humides s'étend aux zones « où l'eau est stagnante ou courante, douce, saumâtre ou salée, y compris des étendues d'eau marine dont la profondeur à marée basse n'excède pas 6 mètres », ce qui correspond notamment à la plupart des zones côtières à travers le monde. La huitième session de la Conférence des Parties tenue à Valence (Espagne) en novembre 2002 a adopté les Principes et directives visant à incorporer les questions des zones humides à la gestion intégrée des zones côtières (annexés à la résolution VIII.4). Le troisième programme de travail commun établi entre la Convention de Ramsar et la Convention sur la diversité biologique pour la période 2002-2006 a été approuvé par le Comité permanent de Ramsar en décembre 2001 et entériné par la sixième Conférence des Parties de la Convention sur la diversité biologique, tenue en avril 2002 à La Haye.

Initiative internationale pour les récifs coralliens

153. Les récifs coralliens sont souvent appelés « forêts vierges de la mer » en raison de l'extrême diversité de la faune et de la flore aquatiques qui y vivent. Considérés comme l'un des écosystèmes les plus complexes sur terre, ils abritent plus de 4 000 espèces de poissons, 700 espèces de coraux et des milliers d'autres plantes et animaux. Malheureusement, en dépit des efforts individuels et collectifs résolus déployés pour sauver ces riches et fragiles écosystèmes, les récifs coralliens sont menacés partout dans le monde.

154. Un troisième rapport de mise à jour biennale intitulé « État des récifs coralliens dans le monde en 2002⁸⁹ », publié le 10 décembre 2002, souligne qu'il est permis de penser que, grâce aux efforts de l'homme, secondé par une véritable volonté politique, la menace d'extinction qui pèse sur les récifs coralliens peut être

enrayée. L'Initiative internationale pour les récifs coralliens a été lancée en application des recommandations du chapitre 17 d'Action 21 pour enrayer et renverser la tendance à la dégradation des récifs coralliens et de leur écosystème dans le monde. La forme de partenariat instaurée dans le cadre de l'Initiative a permis de faire appel à des gouvernements et à d'autres parties prenantes pour tenter de mieux gérer ces écosystèmes riches et vulnérables, les soutenir, notamment grâce à un soutien politique et l'échange d'informations. Le Comité de coordination et de planification, l'organe consultatif du secrétariat de l'Initiative internationale pour les récifs coralliens, s'est réuni à Cancún (Mexique) en juin 2002, juste après le deuxième séminaire régional de l'Initiative pour l'Amérique tropicale sur le thème de l'amélioration de l'état des récifs coralliens grâce à des partenariats stratégiques. Les participants ont évalué les pratiques optimales de gestion, notamment en matière de tourisme, de pêche et de vie communautaire dans le cadre du Plan d'action régional de l'Initiative internationale pour les récifs coralliens.

155. Constatant que les récifs coralliens sont gravement menacés, le Plan d'application de Johannesburg a recommandé que soient établis des programmes nationaux, régionaux et internationaux visant à enrayer ces menaces qui pèsent sur la diversité biologique marine, notamment les récifs coralliens, et que le programme d'action de l'Initiative internationale pour les récifs coralliens soit également mis en oeuvre. Dans sa résolution 57/141, l'Assemblée générale a souligné qu'il importait pour les États de prendre des mesures pour protéger et préserver les récifs coralliens et de soutenir les efforts internationaux engagés dans ce domaine, notamment les mesures énoncées dans la décision VI/3 adoptée par la Conférence des États parties à la Convention sur la diversité biologique (voir plus haut, par. 145).

B. Protection et préservation du milieu marin

1. Réduction et maîtrise de la pollution du milieu marin par les navires

156. Dans sa résolution 57/141, l'Assemblée générale a réitéré sa préoccupation devant la dégradation, y compris la pollution, du milieu marin par les navires, causée notamment par les rejets illicites d'hydrocarbures et autres substances nocives et devant les effets physiques que subissent les coraux. Elle a encouragé les États à ratifier les accords internationaux visant à prévenir, réduire, contrôler et éliminer la pollution due notamment aux navires, les systèmes antisalissure des navires ainsi que les accords qui prévoient des indemnisations pour les dégâts causés par la pollution marine, ou d'y adhérer. Le Sommet mondial pour le développement durable a également invité les États à devenir parties aux conventions et protocoles de l'OMI et aux autres instruments relatifs à l'amélioration de la sécurité maritime et de la protection du milieu marin contre la pollution marine et les dégâts écologiques causés par les navires, y compris l'utilisation d'un système antisalissure toxique et de les appliquer, et prié instamment l'OMI d'envisager de renforcer ces mécanismes afin de faire appliquer ces instruments par les États du pavillon.

a) Organismes aquatiques nuisibles présents dans les eaux de ballast

157. Des milliers d'espèces marines sont entraînées quotidiennement par les eaux de ballast des navires dans des voyages lointains vers de nouveaux milieux. Certes nombre d'entre eux périssent, mais ceux qui survivent peuvent s'établir et proliférer

très rapidement, ce qui entraîne de graves conséquences pour la diversité biologique et représente souvent un coût exorbitant pour les collectivités. L'article 196 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer demande aux États de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant de l'introduction intentionnelle ou accidentelle en une partie du milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles. Le Sommet mondial pour le développement durable comme l'Assemblée générale dans sa résolution 57/141 ont demandé aux États d'accélérer la mise au point de mesures visant à résoudre le problème des invasions par les espèces exogènes dans les eaux de ballast, et prié instamment l'Organisation maritime internationale d'achever l'élaboration de la convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux et des sédiments dans le ballast des navires.

158. L'OMI met actuellement au point trois mesures visant à résoudre le problème des invasions par des espèces exogènes dans les eaux de ballast en : a) prévoyant d'autres modalités de gestion des eaux et des sédiments dans le ballast des navires neufs; b) en élaborant une convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux et des sédiments dans le ballast des navires; et c) en élaborant le programme GloBallast (Programme mondial de gestion des eaux de ballast) OMI/FEM/PNUD qui vise en partie à aider les États membres à préparer l'application de la convention lorsqu'elle entrera en vigueur. Les travaux relatifs au projet de convention doivent être achevés cette année afin qu'ils puissent être adoptés lors d'une conférence diplomatique sur la gestion des eaux de ballast au début de 2004. Le projet de texte le plus récent⁹⁰ comporte un préambule, 22 articles et plusieurs règles, basé sur une double approche et assorti de clauses obligatoires applicables à tous les domaines et de clauses spéciales applicables uniquement à certains domaines. Les questions en suspens ont notamment trait au choix d'une ou de plusieurs normes de traitement des eaux de ballast et la compatibilité, ou non, des dérogations avec les articles pertinents de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Le succès de la convention dépend de la mise au point de techniques de traitement des eaux de ballast qui soient sûres pour le navire et son équipage, écologiquement acceptables, pratiques, rentables et biologiquement efficaces.

b) Installations dans les ports pour la réception des déchets des navires

159. Seul un nombre infime de rapports officiels faisant état d'installations insuffisantes dans les ports pour la réception des déchets des navires (déchets d'hydrocarbures ou ordures) sont reçus chaque année en dépit des informations fournies par les organisations maritimes selon lesquelles ces installations feraient défaut dans de nombreux ports. La circulaire MEPC/Circ.349 de l'OMI recommande que les rapports faisant état de l'insuffisance d'installations dans les ports pour la réception des déchets des navires soient transmis à l'État du pavillon et à l'État du port et que l'État du pavillon en notifie l'OMI.

160. Le PNUE, l'OMI et le Secrétariat la Convention de Bâle ont prévu de renforcer leur coopération régionale en vue d'élaborer et d'appliquer un plan d'action visant à permettre aux collectivités locales de gérer les problèmes de déchets et de débris marins et d'installations dans les ports pour la réception des déchets des navires⁹¹. Lors de l'Atelier OMI/PNUE sur la prévention de la pollution marine et la gestion de l'environnement dans les ports de la région des Caraïbes, tenu en mai 2002 à Ocho Rios (Jamaïque), les participants ont recommandé l'aménagement dans les ports de la région d'installations pour la réception des

déchets des navires sans tarder et d'appliquer les directives pour la désignation d'une zone spéciale dans la région en vertu de l'annexe V. Les problèmes qui se posent sont notamment liés au transport des déchets, à la création et à l'exploitation de décharges, et à la construction et à l'exploitation d'installations de traitement. Une assistance a été sollicitée pour la conception des installations et les procédés de traitement⁹². Le FEM finance un projet relatif à la gestion des déchets des navires dans les Caraïbes.

c) Initiatives régionales visant à prévenir, à réduire et à maîtriser la pollution causée par les navires

161. Lors du même atelier organisé par l'OMI et le PNUE, les participants ont recommandé que soit adoptée une approche internationale de la réglementation des eaux usées et des déchets solides des navires de croisière; des normes de gestion des eaux usées et autres déchets produits à bord de navires de croisière et l'application de ces normes (par exemple le contrôle des rejets de déchets). L'introduction d'une « écotaxe » applicable aux touristes qui vont en croisière a été proposée comme moyen de financement de programmes destinés à améliorer la qualité des eaux côtières avec l'Organisation des États des Caraïbes orientales dans le cadre du projet de gestion de déchets des navires qu'elle mène avec le Fonds pour l'environnement mondial⁹³.

162. La Commission pour la protection de l'environnement marin de la mer Baltique (Commission de Helsinki) note que l'accident du *Baltic Carrier* en mars 2001, qui a entraîné le déversement de 2 700 tonnes de fioul lourd en mer Baltique, a mis en évidence les risques accrus liés à la progression du trafic en mer Baltique, qui devrait être de 40 %. Les États de la mer du Nord ont convenu, lors de la cinquième Conférence internationale sur la protection de la mer du Nord tenue en mars 2002, de la nécessité de resserrer leur coopération bilatérale et avec l'Union européenne pour appliquer les règles et normes internationalement reconnues en matière de prévention, de réduction et de maîtrise de la pollution des navires, mieux déceler les rejets illicites et améliorer les moyens d'enquête et de poursuite de leurs auteurs. Ils ont convenu en outre de créer un réseau d'enquêteurs et de procureurs pour favoriser la coopération à différentes étapes de l'application de la loi.

163. Le naufrage du *Prestige* au large des côtes de l'Espagne a gravement pollué les côtes espagnoles, portugaises et françaises. La Commission européenne a proposé une nouvelle législation au début de 2003 introduisant des sanctions pénales contre toute partie (c'est-à-dire non seulement l'armateur mais également le propriétaire de la cargaison, la société de classification et toute personne concernée) qui par sa faute lourde aura causé une pollution, des mesures spécifiques sur la question des rejets délibérés provenant des navires, et des dispositions concernant la réunion des éléments de preuve et la poursuite des auteurs. Elle a également indiqué avoir fait part de ses préoccupations au sujet des restrictions juridiques internationales relatives à la juridiction des États côtiers sur la pollution par les navires. La Commission a demandé que les diverses mesures susceptibles d'aider les États à mieux protéger leurs côtes et leurs eaux côtières contre des navires qui menacent leur milieu marin soient analysées de manière plus approfondie.

d) Intervention d'urgence

164. En vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États sont tenus de prendre des mesures pour faire face aux situations d'urgence et d'établir des plans d'urgence pour parer aux effets d'événements de pollution. Le PNUE a fait état des progrès obtenus en collaboration avec l'OMI et plusieurs secrétariats de convention et plans d'action pour les mers régionales en vue de renforcer la stratégie commune qu'ils ont adoptée en matière de préparation et d'intervention en cas de marée noire, en particulier en ce qui concerne l'établissement de systèmes de coopération régionaux à cette fin et l'organisation de stages de formation régionaux consacrés à la lutte contre les marées noires. À cet égard, l'OMI et le PNUE ont tenu ensemble, du 30 septembre au 2 octobre 2002, un forum sur les moyens régionaux d'intervention d'urgence en cas de pollution marine. Les objectifs du Forum étaient les suivants : a) échanger des données d'expérience et des informations; b) donner une vue d'ensemble des priorités et des principales réalisations obtenues; c) identifier et examiner les questions qui sont source de préoccupation dans les différentes régions; d) formuler des recommandations en vue d'une future coopération interrégionale; et e) mettre en évidence les domaines où il serait possible d'harmoniser les procédures et d'instaurer une collaboration.

165. Les Parties à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution ont adopté, le 25 janvier 2002, un nouveau « Protocole concernant la coopération visant à prévenir la pollution par les navires et à combattre la pollution de la mer Méditerranée dans les situations critiques ». La collaboration entre le Plan d'action pour la Méditerranée et le Plan d'action pour le Pacifique Nord-Ouest a été très dynamique en matière de prévention et d'intervention en cas de marée noire. La version finale du projet de plan d'urgence régional en cas de marée noire pour le Pacifique du Nord-Ouest est achevée et sera présentée pour adoption à la prochaine réunion intergouvernementale.

166. Parmi les initiatives récentes prises dans d'autres régions, on notera notamment la tenue, en 2001 et 2002, avec l'OMI, de deux réunions d'experts nationaux consacrées au Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution des mers en cas de situation critique dans la région de l'Afrique orientale, le Fonds pour l'environnement mondial (FEM) a indiqué qu'un projet concernant les petits États insulaires en développement des Caraïbes, lancé sous l'égide de la Banque mondiale, avait amélioré leurs capacités de faire face aux marées noires et renforcé leurs activités au titre de ce protocole. Le FEM finance aussi un projet de prévention des marées noires pour la partie sud-ouest de la Méditerranée. L'OMI a pour sa part financé, en coopération étroite avec la PERGSA, l'élaboration d'un plan d'action régional couvrant l'élaboration de systèmes nationaux et de mécanismes régionaux et sous-régionaux en vue de la préparation et de l'intervention en cas de marées noires graves dans la mer Rouge et le golfe d'Aden. Une partie des fonds initialement alloués dans le cadre du Programme intégré de coopération technique de l'OMI permettra de faire démarrer ce plan d'action, et l'OMI collaborera avec la PERGSA afin de trouver les donateurs qui en financeront la mise en oeuvre intégrale.

2. Mouvements transfrontières des déchets dangereux

167. À sa sixième réunion, tenue en décembre 2002, la Conférence des Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle) a décidé d'établir un

mécanisme visant à aider les parties à appliquer et à respecter les dispositions de la Convention (décision VI/12⁹⁴). Un comité composé de 15 experts prêtera assistance aux parties afin qu'elles mettent en oeuvre les dispositions de la Convention « de façon simple, souple, non contraignante » et confidentielle. Le Comité pourra examiner les cas qui lui seront soumis par une partie et conclure que « malgré tous ses efforts, elle n'a pas été en mesure de mettre en oeuvre pleinement la Convention ou de s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de la Convention »; par une partie lésée du fait qu'une autre partie a manqué à ses obligations; ou par le Secrétariat de la Convention s'il considère qu'une partie rencontre des difficultés pour se conformer à la Convention. Sauf disposition contraire d'une partie, l'examen aura lieu à huis clos. Le Comité collaborera avec les parties intéressées, consultera d'autres organes s'occupant du suivi de la Convention, s'assurera le concours d'experts extérieurs et s'entretiendra avec le Secrétariat de la Convention afin de déterminer l'origine du problème. Il pourra donner des conseils à une partie, formuler des recommandations non contraignantes à son endroit et lui donner des informations concernant l'établissement et le renforcement de son système normatif; lui prêter assistance, en particulier en lui accordant un soutien financier et technique; élaborer des plans d'action volontaires pour le respect des dispositions; et prendre des dispositions de suivi, le cas échéant. Le Comité pourra également examiner des questions générales ayant trait au respect et à la mise en oeuvre des dispositions de la Convention et recommander à la Conférence des Parties d'adopter des mesures supplémentaires répondant à des cas particuliers.

168. La Conférence des Parties a également adopté un « Plan stratégique pour la mise en oeuvre de la Convention de Bâle qui restera en vigueur jusqu'en 2010 » (décision VI/1). Elle a décidé d'élargir la mission du Fonds d'affectation spéciale pour la coopération technique et a adopté des directives sur l'assistance d'urgence, le renforcement des capacités, le transfert de technologie et l'élaboration de mesures visant à prévenir les accidents et les dommages causés à l'environnement du fait des mouvements transfrontières de déchets et de leur élimination (décision VI/11). En vertu de la décision VI/15, intitulée « Protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation », les parties à la Convention de Bâle sont invitées à adhérer au Protocole dans les meilleurs délais.

169. En vertu de la décision VI/24, la Conférence des Parties a adopté des directives techniques tendant à assurer une gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires⁹⁵. Il est indiqué dans ces directives que divers matériaux utilisés traditionnellement dans la construction et l'exploitation des navires deviendront des déchets dangereux. Il s'agit notamment de l'amiante, des PCB et des substances dérivées de l'exploitation normale des navires, tels que les résidus de pétrole et les produits contenant des métaux lourds libérés pendant la phase d'extraction du processus de démantèlement. Ces directives comportent des principes relatifs à la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires, des bonnes pratiques concernant les procédures de contrôle écologiques dans les installations de démantèlement des navires, ainsi que la conception, la construction et l'exploitation de ces usines, et la manière de protéger l'environnement et la santé de l'homme. Elles ne prévoient aucune mesure visant à réduire au minimum les matériaux dangereux présents sur un navire avant son démantèlement, cette question étant du ressort de l'OMI. L'OIT s'occupe des questions de santé et de sécurité relatives au recyclage des navires. Le PNUE fait rapport sur les débats tenus entre le Programme pour les mers régionales et le

secrétariat de la Convention de Bâle en ce qui concerne les usines de traitement des déchets dans le cadre du recyclage des navires.

170. Les groupes de travail technique et juridique de la Convention de Bâle ont demandé à l'OMI, à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer ainsi qu'au secrétariat de la Convention internationale sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières (Convention de Londres) de communiquer des informations sur le régime juridique applicable en vertu de MARPOL 73/78, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de la Convention de Londres en ce qui concerne le démantèlement des navires et les activités menées dans ce domaine. Ils leur ont également demandé de donner leur avis sur plusieurs questions, et notamment celles de savoir quand un navire envoyé à la casse cesse d'être un navire et devient un rebut; quels critères peuvent être utilisés pour déterminer le moment où un navire devient un rebut, en particulier s'il est prévu de se débarrasser du navire; à quel État il incombe d'assurer le respect des conventions internationales pertinentes pendant le voyage du navire vers l'installation de démantèlement. À sa cinquième session, en mai 2002, le groupe de travail juridique de la Convention de Bâle a examiné les communications reçues de l'OMI et de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer⁹⁶ et il a décidé de demander aux parties, aux signataires et à des tiers de faire part de leurs vues sur ces questions d'ici au 31 décembre 2002. Les opinions concernant les aspects juridiques doivent être présentées à la septième session de la Conférence des Parties.

C. Protection des écosystèmes marins vulnérables

171. Du fait de la pollution croissante de la mer, l'une des questions qui se posent en priorité est de savoir comment protéger au mieux les zones marines les plus fragiles et les plus vulnérables. Afin d'examiner la protection des écosystèmes marins vulnérables, il convient de définir les termes; de donner des exemples des écosystèmes marins les plus vulnérables; d'établir une liste des menaces les plus graves; d'examiner les instruments contraignants et non contraignants applicables; et enfin, de se demander quelles nouvelles mesures peuvent être prises.

1. Définitions

172. Un écosystème marin peut être défini comme un écosystème recouvrant la totalité des organismes marins vivant dans une zone marine particulière, les interactions entre ces organismes et le milieu où ces interactions ont lieu. Un écosystème marin vulnérable peut être défini comme un écosystème risquant particulièrement d'être perturbé, endommagé, voire détruit, du fait de ses caractéristiques physiques, des activités et des interactions des organismes qui y vivent et de l'impact qu'ont sur eux les activités humaines et le milieu environnant. Si certains écosystèmes sont relativement bien résistants et récupèrent rapidement lorsqu'ils subissent des chocs extérieurs, d'autres sont fragiles et s'effondrent lorsqu'ils sont soumis à des contraintes légères ou répétées.

173. L'approche suivie par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en ce qui concerne les écosystèmes qui exigent une protection particulière est relativement large. Bien que les États aient l'obligation de protéger l'environnement marin et de préserver la vie marine en général, des mesures spéciales peuvent être nécessaires pour protéger certains écosystèmes. En vertu du paragraphe 5 de

l'article 194 de la Convention, les États sont tenus de prendre les mesures nécessaires pour protéger et préserver les écosystèmes rares ou délicats ainsi que l'habitat des espèces et autres organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction. Aux fins du présent rapport, l'expression « écosystème marin vulnérable » recouvrira tous ces écosystèmes.

174. Les « Directives pour la désignation de zones spéciales et l'identification de zones maritimes particulièrement vulnérables » élaborées par l'OMI décrivent les « zones marines vulnérables » comme des zones exigeant une protection particulière parce qu'elles sont extrêmement vulnérables aux dégradations causées par des phénomènes naturels ou des activités humaines. Par exemple, les communautés biotiques des habitats côtiers peuvent avoir une faible tolérance aux modifications des conditions écologiques ou elles peuvent être proches de leur seuil de tolérance. Ces écosystèmes peuvent subir des contraintes naturelles, telles que des phénomènes météorologiques ou une émigration prolongée; des contraintes liées aux activités humaines, telles que la pollution, une réduction excessive de la salinité, une augmentation de la turbidité due à une mauvaise gestion des bassins hydrographiques; ou une combinaison de ces deux types de contraintes. Le rétablissement total, ou partiel, ou nul de l'écosystème dépend de l'intensité et de la diversité de ces contraintes. Certains facteurs océanographiques et météorologiques causent ou accroissent la vulnérabilité d'une zone, par exemple en provoquant la concentration ou le séjour de substances nuisibles dans les eaux ou dans les sédiments de la zone ou en exposant cette zone d'une autre manière à des substances nuisibles⁹⁷. À cet égard, il y a sans doute lieu d'accorder une protection particulière aux écosystèmes déjà soumis à des contraintes environnementales dues à des phénomènes naturels ou à des activités humaines, afin d'éviter qu'ils n'en subissent de nouvelles.

175. Dans les directives de l'OMI, l'« unicité ou rareté » et les « habitats très importants » sont deux critères servant à identifier des zones délicates particulières. Les écosystèmes uniques ou rares sont par exemple des habitats d'espèces rares, menacées ou en voie de disparition qui ne se trouvent que dans une zone déterminée; un écosystème est unique ou rare lorsqu'il n'apparaît que dans quelques emplacements ou que sa variété a été considérablement appauvrie. Les zones maritimes peuvent constituer des habitats très importants pour les stocks de poissons ou les espèces marines rares ou en voie de disparition. Elles englobent les espaces marins caractérisés par leur régime bathymétrique et hydrographique, une productivité biologique originale ainsi que des populations en réseau trophique et constituant des habitats importants pour certaines espèces de poissons et d'autres espèces marines qui se reproduisent, séjournent, s'abritent ou se nourrissent dans ces espaces marins. De fait, il est probable que les effets des activités de la pêche sur l'environnement, ainsi que la dégradation générale de celui-ci, en raison notamment de l'eutrophisation des eaux côtières, de la pollution par des produits toxiques ou du réchauffement de la planète, auront des effets nuisibles sur ces écosystèmes qui seront susceptibles d'en perturber la productivité et, à terme, d'en compromettre l'équilibre écologique.

2. Exemples d'écosystèmes marins vulnérables

176. Dans son rapport intitulé « A Sea of Troubles », le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement (GESAMP) a recensé plusieurs zones et écosystèmes vulnérables, parmi lesquels les

récifs coralliens, les zones humides, les prairies marines, les lagunes, les mangroves, les lignes de côte, les bassins versants, les estuaires, les petites îles, les plateaux continentaux et les mers semi-fermées⁹⁸. On mentionnera également les habitats des espèces en voie de disparition, les zones de frai, d'alevinage et d'alimentation; les monts sous-marins, les sources hydrothermales et les régions polaires. Étant donné que la vulnérabilité d'une zone est liée à ses caractéristiques physiques et écologiques, les écosystèmes ne sont généralement pas considérés comme vulnérables mais peuvent l'être à certains endroits. On trouvera ici une liste non exhaustive d'écosystèmes particuliers qui sont généralement considérés comme vulnérables.

177. *Les mangroves*, plantes ligneuses qui poussent dans la zone intermédiaire entre la terre et la mer sous des latitudes tropicales et subtropicales, sont l'un des écosystèmes les plus importants des zones côtières⁹⁹. Outre leur rôle dans la protection des côtes contre l'érosion, les dégâts causés par les tempêtes et l'action des vagues, les mangroves abritent naturellement un vaste ensemble d'espèces marines, dont des espèces de poissons et des mammifères marins d'une grande importance. Fait plus important encore, elles peuvent jouer un rôle particulier en tant que zone d'alevinage pour les juvéniles de poissons et servir de refuge aux jeunes poissons qui vivent dans d'autres habitats, tels que les récifs coralliens ou les prairies marines. Trois facteurs principaux sont à l'origine de la forte densité de juvéniles dans les eaux des mangroves : a) l'abondance de la nourriture adaptée à leurs besoins; b) la réduction du risque de prédation par les gros poissons en raison de la visibilité réduite due à la turbidité des eaux; et c) la complexité structurelle du milieu, qui fournit un abri et une protection adéquats aux juvéniles¹⁰⁰.

178. *Les prairies marines* sont étroitement liées aux habitats constitués par les mangroves dans de nombreuses régions du monde. Bien qu'elles se rencontrent habituellement à proximité de celles-ci, il n'y pas nécessairement d'interactions entre ces deux habitats. Les prairies marines sont un habitat favorable aux populations de poissons qui y trouvent une abondante nourriture. En outre, plusieurs espèces de poissons peuvent les utiliser comme zones d'alevinage¹⁰¹.

179. *Les récifs coralliens des eaux chaudes* sont des écosystèmes tropicaux situés en eau peu profonde florissant entre 25 et 29° C et ils sont donc généralement circonscrits dans les zones marines situées entre 30° N et 30° S. Ces zones comptent parmi les écosystèmes naturels les plus divers et les plus prolifiques du point de vue biologique, abritant parfois pas moins de 3 000 espèces. Les nombreux trous et anfractuosités des récifs constituent autant d'abris et de zones d'alevinage importantes pour les poissons. En outre, la taille du stock de poissons existant sur les récifs peut être de 5 à 15 fois supérieure à celle des stocks rencontrés dans les zones de pêche productives de l'Atlantique Nord, ce qui correspond à 5 000 kilos de poissons par pêcheur et par an. Il est estimé que la productivité élevée des écosystèmes situés dans les récifs coralliens tient principalement au fait que l'eau y est en mouvement, au recyclage biologique efficace et à la richesse en nutriments¹⁰².

180. *Les monts sous-marins* sont généralement des élévations isolées situées dans des zones relevant d'une juridiction nationale ou en haute mer qui ne s'élèvent pas au-dessus du niveau de la mer. Les études existantes montrent qu'ils abritent nombre d'espèces endémiques et présentent plusieurs caractéristiques propres aux zones sous-marines de haute mer, telles que les dorsales et les plateaux sous-marins.

Entre 16 et 36 % des 921 espèces de poissons et de macrofaune benthique recueillies sur 24 monts sous-marins dans la mer de Tasman et la partie méridionale de la mer de Corail était inconnus des scientifiques et un grand nombre, sinon la totalité de ces espèces, étaient potentiellement endémiques aux fonds sous-marins particuliers ou aux groupes de fonds sous-marins sur lesquels elles avaient été recueillies. Selon les informations disponibles, le nombre total des espèces endogènes aux monts sous-marins s'élèverait à plusieurs dizaines de milliers, ce qui en fait les écosystèmes les plus prolifiques et les plus diversifiés de la planète¹⁰³.

181. *Les sources hydrothermales* se forment dans des centres d'expansion océanique, là où l'eau froide s'infiltré dans le plancher océanique à travers des fissures. Après s'être réchauffée fortement près du toit des chambres magmatiques en dessous de l'axe de la dorsale et enrichie d'ions métalliques et d'autres substances dissoutes au contact des roches avoisinantes, l'eau est expulsée au niveau d'emplacements très localisés appelés *événements hydrothermaux*. Les panaches d'eau enrichie en minéraux sont dénommés « fumeurs » : les minéraux peuvent précipiter et former de grandes cheminées. Outre qu'elle peut être expulsée par des structures en forme de cheminées, l'eau réchauffée peut également circuler sous forme de courant diffus autour du champ d'événements. La présence de soufre dans le fluide hydrothermal est la condition du développement par chimiosynthèse de cet écosystème hydrothermal unique. Les sources hydrothermales se rencontrent sur des dorsales où il existe une activité d'expansion océanique, dans des zones de subduction ou de fracture, des bassins marginaux et sur des monts sous-marins. Leur faune diffère considérablement du benthos abyssal environnant. La production primaire des sources est tributaire des bactéries capables d'utiliser les composés inorganiques réduits présents dans les fluides hydrothermaux afin de synthétiser des composés organiques. Les sources hydrothermales peuvent être considérées comme des îles « biologiques ». Environ 90 % des espèces qui y ont été répertoriées à ce jour sont endémiques.

182. *Les régions polaires*. Comme le constate la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les zones recouvertes par les glaces sont caractérisées par des conditions climatiques particulièrement rigoureuses qui sont à l'origine de problèmes d'environnement particuliers. En raison des températures très basses et du fait que ces zones sont recouvertes par des glaces pendant la majeure partie de l'année, la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique ou de le perturber de façon irréversible¹⁰⁴. Les écosystèmes de l'Arctique et de l'Antarctique sont particulièrement vulnérables aux modifications du milieu écologique ou à l'exploitation des ressources étant donné qu'il est difficile d'en éliminer les polluants et de faire en sorte que les organismes endommagés se régénèrent. L'Arctique est une zone marine où prédomine un océan central profond recouvert de glace et environné de mers côtières peu profondes. Les mers bordières, les lisières de glace et les étendues d'eau libre dans les zones de glaces de mer comptent de façon saisonnière parmi les écosystèmes les plus prolifiques du monde du point de vue biologique. Malheureusement, le transport atmosphérique de polluants à plusieurs milliers de kilomètres de distance a provoqué l'apparition de concentration élevée de produits chimiques toxiques chez des espèces de la faune et de la flore sauvages et même chez l'homme. Le déplacement et la fonte consécutive des glaces dans certaines zones du plateau continental permettent la diffusion de polluants dans les sédiments des milieux océaniques profonds et des mers bordières. L'Antarctique est pour sa part composé

d'une masse de terre gelée entourée par l'océan Antarctique, qui représente 10 % de la superficie des mers et des océans de la planète. Une part relativement faible de cette zone est recouverte de glace en permanence. Par contre, de vastes zones sont recouvertes d'une couche de glace qui se forme l'hiver et fond au printemps suivant. Cette banquise saisonnière recouvre toutes les zones du plateau et du talus continental entourant le continent antarctique. La diversité biologique dans l'écosystème de l'Antarctique est faible.

183. *Écosystèmes marins vulnérables et conservation des stocks de poissons.* Bien qu'elle se soit attachée à réduire l'effort de pêche et à faire mieux respecter et appliquer les mesures en matière de conservation et de gestion prises par les organes régionaux chargés des pêches en adoptant des instruments juridiquement contraignants ou facultatifs, il est important que la communauté internationale prête attention à la protection des écosystèmes marins vulnérables contre les effets néfastes de la pêche ou d'autres activités, afin de contribuer à la conservation des stocks de poissons dans le cadre d'une gestion de la pêche en mer respectueuse des écosystèmes. Ces mesures peuvent consister en des initiatives visant à réduire les sources de pollution marine d'origine tellurique et prévoir, outre l'application de mesures régissant les activités dans le domaine de la pêche, telles que la fermeture temporaire de certaines zones et l'instauration de périodes d'interdiction de la pêche, d'établir notamment : des zones d'exclusion souples afin de protéger les juvéniles; des zones réservées à la pêche artisanale; des zones marines protégées afin de préserver les habitats essentiels et, en dernier lieu, un moratoire mondial sur la pêche commerciale à proximité des monts sous-marins situés en haute mer.

184. Pour assurer la conservation des stocks de poissons, les écosystèmes marins vulnérables pourraient être désignés comme des régions particulières de l'étendue océanique caractérisées par leurs propres régimes bathymétriques et hydrographiques, une productivité biologique originale, et par des populations en réseau trophique et constituant des habitats essentiels pour certaines espèces de poissons et d'autres espèces marines qui se reproduisent, séjournent, s'abritent ou se nourrissent dans ces zones. Les conséquences écologiques des activités de la pêche, ainsi que la dégradation générale de l'environnement, en raison de l'eutrophisation des zones côtières, de la pollution par des produits toxiques ou du réchauffement de la planète auront des effets nuisibles sur ces écosystèmes et ils pourront affecter, dans certaines circonstances, leur capacité de soutenir une pêche durable. Les mangroves, les récifs coralliens et les monts sous-marins de haute mer comptent parmi les écosystèmes marins vulnérables.

3. Menaces sur les écosystèmes marins vulnérables

185. De nombreuses utilisations concurrentes des côtes et de la mer, comme les activités terrestres, la pêche, la mariculture, les transports maritimes, et l'exploration et l'exploitation de minéraux, ainsi que des phénomènes naturels, peuvent avoir des effets directs sur les écosystèmes marins vulnérables. La nature et l'intensité des menaces varient selon les emplacements et selon la vulnérabilité des écosystèmes. Il est toutefois évident que, plus on s'approche de la côte, plus les dommages causés à la mer et à ses ressources biologiques sont importants. Les crises les plus graves touchent les eaux peu profondes. C'est là que la pollution est la plus forte, que les habitats sont le plus facilement détruits et que les stocks de poissons s'appauvrissent le plus. L'altération et la destruction des habitats et des écosystèmes sont très répandues. Les fleuves, les lacs, les estuaires et les eaux

côtières sont les plus touchés – alors que les zones humides, les mangroves, les verdières et les récifs coralliens sont particulièrement vulnérables. D'après le GESAMP, la moitié des mangroves du monde entier, si ce n'est plus, ont été détruites au cours du siècle dernier et 70 % des récifs coralliens sont menacés¹⁰⁵. Dans de nombreux endroits, les exploitations de pêche sont affectées, alors que les zones de frai et d'alevinage sont détériorées. Les eaux de haute mer souffrent d'une certaine pollution et de dommages écologiques, mais par rapport aux zones côtières, elles sont en assez bon état¹⁰⁶.

a) Activités terrestres

186. Les activités terrestres sont responsables d'environ 80 % de la pollution des océans qui touche les zones les plus productives du milieu marin. La pollution due aux eaux usées, à des produits chimiques agricoles et industriels et à des déchets organiques industriels a causé une détérioration grave et continue des écosystèmes côtiers. Par ailleurs, l'aménagement du littoral a détérioré des superficies de plus en plus grandes des zones côtières dans le monde, et a réduit l'emprise des écosystèmes naturels. Par exemple, des superficies importantes de lagunes, d'estuaires et de mangroves ont été détruites pour créer des ports, des propriétés immobilières ou des surfaces agricoles dans des régions manquant de terres arables. Les dommages causés aux zones côtières sont particulièrement graves dans les pays tropicaux en développement où les conditions naturelles et économiques aggravent une vulnérabilité déjà prononcée. La croissance de la population et l'exode rural vers les villes et les régions côtières entraînent des augmentations du nombre de décharges municipales et industrielles, le défrichage des mangroves, l'extraction des coraux et d'autres dommages causés par la construction¹⁰⁷.

187. Dans certains pays en développement, l'ensablement du littoral s'aggrave en conséquence de la déforestation, la construction de routes pour l'exploitation du bois et le défrichage. L'intensification de l'agriculture contribue également à une augmentation des concentrations de pesticides et d'herbicides dans les eaux côtières. Par ailleurs, des formes intensives d'aquaculture sont elles-mêmes devenues une source de pollution. Dans les élevages de crevettes, le défrichage des mangroves, la capture extensive de larves sauvages et l'utilisation sans discrimination d'antibiotiques pour lutter contre les maladies ont endommagé d'importants stocks de poissons d'intérêt commercial¹⁰⁸. La déforestation, l'érosion des sols et le détournement des cours d'eau accroissent la sédimentation le long des côtes et altèrent les rivages et les habitats. Les marécages, les habitats deltaïques et les biocénoses benthiques (par exemple, madrépores et verdières) peuvent être gravement affectés par les modifications des flux de sédiments.

188. Les sources de pollution terrestre sont notamment : a) les eaux résiduaires, y compris les eaux usées domestiques insuffisamment traitées; b) l'altération physique et la destruction des habitats en conséquence de l'augmentation de la population et de l'activité économique dans les zones côtières, altérant celles-ci et les zones marines; c) la pollution par des nutriments qui peut conduire à l'eutrophisation et à des modifications de la diversité des espèces, une croissance excessive des algues, une diminution de l'oxygène en solution et la prolifération d'algues toxiques; d) des polluants organiques persistants associés à des processus industriels, l'utilisation et l'application des produits, l'élimination des déchets, les fuites et la combustion de déchets et de combustibles; e) les substances radioactives résultant de la production d'énergie, le retraitement des combustibles irradiés, les opérations militaires, les

essais nucléaires, les applications médicales et d'autres opérations liées à la question des déchets radioactifs et au traitement de substances naturelles par des procédés industriels; f) des métaux lourds provenant de différentes sources industrielles; g) la mobilisation des sédiments résultant des activités de construction, des opérations de foresterie, des pratiques agricoles, de l'exploitation minière, des modifications hydrologiques, du dragage et de l'érosion côtière; h) des déchets entrant dans le milieu marin et côtier provenant de décharges mal gérées ou illégales, situées près de cours d'eau et d'eaux côtières; des déchets provenant des agglomérations du littoral transportés par le vent, des granules de résine utilisés comme produit de base de l'industrie et le rejet des déchets dans l'environnement côtier; et i) les huiles et hydrocarbures provenant de rejets délibérés ou accidentels et des émissions des installations d'exploration, d'exploitation, de raffinage ou de stockage, les écoulements urbains, industriels et agricoles et l'élimination défectueuse des huiles de graissage usées.

189. Les mangroves souffrent des effets négatifs de stress provenant de causes naturelles (par exemple, des sécheresses prolongées, des modifications de la fréquence de la durée des marées ou de la salinité) et des modifications anthropogéniques, en particulier celles qui sont liées à des sources terrestres de la pollution, notamment la pollution par les métaux, les effluents d'origine organique et les hydrocarbures, ainsi que la limniculture et la destruction des mangroves à grande échelle. Les dommages causés aux mangroves ont des effets directs sur les ressources halieutiques et sur la vie de ceux qui dépendent de ces ressources¹⁰⁹.

190. De même, les récifs coralliens souffrent également d'atteintes naturelles ou anthropiques. Outre la décoloration des coraux en raison des changements climatiques, le dragage, le rejet des eaux usées et la pollution thermique provenant de la libération des eaux de refroidissement des centrales électriques, ont détruit des récifs coralliens dans de nombreuses régions du monde. Les polluants chimiques hors sites ont différents effets sur les écosystèmes des récifs coralliens : ils tuent les plantes et les animaux arrivés à maturité; ils compromettent divers processus physiologiques, en particulier au niveau de la reproduction; ils interrompent le développement des larves; ils rendent des zones inadaptées au recrutement ou à l'installation de nouveaux individus; et ils modifient la nature de l'habitat¹¹⁰. La pêche à l'explosif et l'exploitation minière des coraux pour répondre à la demande de chaux dans certains pays ont également entraîné la destruction de récifs coralliens productifs¹¹¹.

b) Surexploitation des stocks de poissons et pratiques de pêche destructrices

191. La pêche excessive supprime des volumes importants de biomasse du milieu de la chaîne alimentaire et les méthodes de pêche destructrices aggravent la crise. Les formes intensives d'aquaculture sont devenues une source de pollution. Dans l'élevage de crevettes, le défrichage des mangroves, la capture massive de larves sauvages et l'utilisation sans discrimination d'antibiotiques pour lutter contre les maladies compromettent d'importants stocks de poissons d'intérêt commercial¹¹². Par ailleurs, certaines méthodes de pêche artisanale dans les récifs des régions tropicales ont de graves effets sur l'environnement. C'est le cas de la pêche à la dynamite ou au poison, ainsi que des méthodes par lesquelles les poissons sont entraînés vers des filets par des nageurs qui tapent sur les récifs coralliens. De telles méthodes de pêche peuvent causer des dommages physiques directs au substrat des

récifs. Les populations locales ont recours à ces techniques très destructrices quand les ressources s'amenuisent, en l'absence d'autres possibilités d'emplois¹¹³.

192. La faune et la flore des écosystèmes des monts sous-marins et d'autres créatures sous-marines, en particulier celles qui ne sont pas migratrices, sont également menacées par l'activité humaine. La pêche au chalut de fond est considérée comme le plus grand danger pour les écosystèmes des monts sous-marins en raison des déprédations causées par les engins de pêche aux habitats halieutiques. Les chaluts sont des engins non sélectifs qui peuvent attraper des volumes considérables de prises accessoires, et leur effet sur les fonds sous-marins peuvent conduire à des modifications irréversibles des écosystèmes des profondeurs. L'expérience, la technologie et les marchés sont en amélioration et, compte tenu de la tendance actuelle à une augmentation de la demande et à une baisse de l'offre des produits de la pêche dans le monde entier, il est probable que le volume de la pêche sur les monts sous-marins et dans d'autres zones profondes augmentera dans les prochaines années, au détriment des espèces uniques et endémiques qui habitent ces zones¹¹⁴.

c) Activités maritimes

193. Les activités des transports maritimes peuvent elles aussi présenter des risques écologiques pour le milieu marin en général et, à plus forte raison, pour les zones vulnérables du point de vue écologique. Les risques écologiques liés aux transports maritimes sont notamment la pollution liée à l'exploitation; la pollution accidentelle ou intentionnelle; et les dommages matériels infligés aux habitats ou organismes marins ainsi que l'introduction d'espèces allogènes. En exploitation normale comme en cas d'accident, les navires peuvent rejeter une grande variété de substances, soit directement dans le milieu marin soit indirectement par l'intermédiaire de l'atmosphère. Ces polluants comprennent des mélanges d'eau et d'hydrocarbures, des liquides toxiques, des eaux usées, des ordures, des solides nocifs, des peintures antisalissure et des organismes étrangers, sans parler du bruit. Ces polluants peuvent également causer des dommages à l'environnement à la suite d'accidents survenus à des navires. Par ailleurs, les navires peuvent nuire aux organismes marins et leurs habitats en cas d'impacts physiques¹¹⁵.

194. Parmi les autres activités maritimes qui peuvent avoir des effets néfastes sur les écosystèmes marins, on peut citer l'exploration et l'exploitation des ressources abiotiques, comme le pétrole et le gaz naturel, ou la pollution par rejet en mer. On a proposé d'utiliser les fosses abyssales pour l'élimination des déchets, par exemple les résidus miniers, les déblais de dragage et le gaz carbonique industriel en excès, en raison de l'isolement des grands fonds marins et de leur capacité présumée à conserver les déchets. Toutefois, il existe des risques inconnus avec l'élimination des déchets dans les fosses abyssales, car ces dernières sont actives sur le plan tectonique. La principale menace pour la faune des fosses est l'empoisonnement dû aux produits chimiques toxiques présents dans les déchets. Il n'y aurait que peu de lessivage dans les fosses abyssales, et les microorganismes pourraient n'offrir qu'une résistance limitée face notamment à de nouvelles substances¹¹⁶.

d) Recherche scientifique marine

195. Les événements hydrothermaux sont potentiellement menacés par les activités humaines, notamment la recherche scientifique marine¹¹⁷. Les impacts de la

recherche scientifique marine sur les événements hydrothermaux peuvent conduire à la disparition d'habitats, et des organismes en conséquence des activités suivantes : a) l'enlèvement de cheminées et de roches pour des enquêtes géologiques ou des études chimiques d'échantillons; b) des manipulations perturbant le milieu local comme le forage; c) l'enlèvement de la faune, par exemple pour des expériences de recolonisation ou pour des études de biodiversité ou de démographie animale; d) la transplantation de faune entre diverses locations; e) le placement d'instruments qui peuvent déranger la faune et modifier les courants; f) l'observation, par exemple les effets nocifs de la lumière sur les organismes photosensibles; et g) l'utilisation de submersibles habités et de véhicules télécommandés qui peuvent endommager la faune en cas de contact physique ou causer des dommages dus à l'utilisation de propulseurs¹¹⁸.

e) Changement climatique mondial

196. Il est de plus en plus manifeste que les changements climatiques rapides causés par le réchauffement de la planète affectent les écosystèmes fragiles et la biodiversité marine, notamment la décoloration des coraux et la perte d'autres habitats fragiles. Des expériences¹¹⁹ révèlent que pratiquement tous les animaux marins vivant dans certaines des zones les plus froides du monde sont extraordinairement sensibles à des augmentations très faibles de la température ambiante. Le réchauffement a altéré les habitats et les écosystèmes et a forcé les espèces marines du monde entier à se déplacer. Les rapports indiquent que des espèces comme les saumons, les poissons des récifs et d'autres espèces se déplacent vers les pôles en conséquence du réchauffement des températures marines¹²⁰. Si la température de la mer augmente comme prévu de 2 ou 3° C au cours du prochain siècle, l'océan Glacial Antarctique risque de perdre de précieuses espèces marines sauvages¹²¹. Les pays de faible altitude, notamment les petits États insulaires en développement et leurs atolls, sont particulièrement menacés par une élévation du niveau de la mer.

4. Cadre juridique et politique pour la protection des écosystèmes marins fragiles

a) Instruments mondiaux (contraignants ou facultatifs)

Instruments visant la protection de certaines espèces ou zones particulières

197. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fournit le cadre général de la protection et de la préservation du milieu marin. Aux termes de l'article 192, les États ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin. L'article 194, paragraphe 5, appelle les États à prendre les mesures nécessaires « pour protéger et préserver les écosystèmes rares ou délicats ainsi que l'habitat des espèces et autres organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction ». Ces écosystèmes peuvent être menacés par les formes de pollution suivantes : la pollution d'origine tellurique (art. 207); la pollution résultant des activités relatives aux fonds marins, relevant de la juridiction nationale, et menées dans la Zone (art. 208 et 209); la pollution par immersion (art. 210); la pollution par les navires (art. 211); et la pollution d'origine atmosphérique (art. 212). Par ailleurs, l'article 234 de la Convention donne aux États côtiers le droit d'adopter et de faire appliquer des lois et règlements non discriminatoires afin de prévenir, réduire et maîtriser la

pollution du milieu marin par les navires dans les zones recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de la zone économique exclusive.

198. Par ailleurs, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer oblige les États à conserver et gérer les ressources biologiques marines dans les zones sous leur juridiction nationale et au-delà, et de protéger et préserver le milieu marin. Aux termes de l'article 62, paragraphe 4, de la Convention, dans la zone économique exclusive, l'État côtier peut notamment réglementer les campagnes et les zones de pêche; le type, la taille et le nombre des engins, ainsi que le type, la taille et le nombre des navires de pêche qui peuvent être utilisés; il peut aussi fixer l'âge et la taille des poissons et des autres organismes qui peuvent être pêchés et prendre toutes autres mesures nécessaires pour la conservation, notamment des moratoires et des périodes d'interdiction. La Convention exige que les États coopèrent pour la conservation et la gestion des ressources biologiques, notamment en ce qui concerne les stocks de poissons chevauchants et les stocks de poissons grands migrateurs. Les mesures de conservation doivent être conçues à partir des meilleures données scientifiques disponibles, pour rétablir les stocks des espèces exploitées à des niveaux qui assurent le rendement constant maximum, et de maintenir ou de rétablir les populations des espèces associées ou dépendantes. Concernant l'exploitation des ressources dans la Zone, l'article 145 prévoit que l'Autorité internationale des fonds marins prend toutes les mesures nécessaires pour protéger efficacement le milieu marin des effets nocifs que pourraient avoir ces activités. L'Autorité est tenue d'adopter à cette fin des règles, règlements et procédures appropriées visant notamment à protéger et conserver les ressources naturelles de la Zone et prévenir les dommages à la flore et à la faune marines pouvant résulter d'activités ayant lieu dans la Zone.

199. *Le chapitre 17 d'Action 21, issu de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) de 1992, s'inspire des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les met à jour et détermine un plan d'action pour leur application. Il rappelle la nécessité de protéger et préserver des écosystèmes marins fragiles. Action 21 recommande aux États côtiers de conserver et rétablir des habitats vitaux endommagés et d'adopter des mesures visant à préserver la diversité biologique et la productivité des espèces et des habitats marins relevant de leur juridiction nationale, notamment en procédant à des inventaires des espèces menacées d'extinction et des habitats côtiers et marins vitaux¹²². Il demande aux transporteurs maritimes internationaux de veiller au respect des zones désignées par les États côtiers, à l'intérieur de leur zone économique exclusive, conformément au droit international, pour protéger et préserver des écosystèmes rares ou délicats, comme les récifs coralliens et les mangroves. En haute mer, la CNUED demande aux États de préserver les habitats marins et d'autres zones sensibles sur le plan écologique.*

200. *L'Accord de 1995 sur les stocks de poissons¹²³, qui concerne principalement la conservation et la gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs, prévoit la protection des espèces qui appartiennent au même écosystème que les stocks visés. Il demande que les États qui se livrent à la pêche réduisent au minimum la pollution, les déchets et l'impact sur les espèces associées ou dépendantes, en particulier les espèces menacées d'extinction, grâce à des mesures incluant, pour autant que possible, la mise au point et l'utilisation d'engins et de techniques de pêche sélectifs, sans danger pour l'environnement et d'un bon rapport coût-efficacité. Les États doivent appliquer l'approche de*

précaution et mettre au point des programmes de collecte de données et de recherches pour évaluer l'impact de la pêche sur les espèces non visées et associées ou dépendantes et leur environnement. Ils doivent également adopter des plans pour garantir la conservation de ces espèces et protéger les habitats menacés.

201. De la même façon, le *Code de conduite pour une pêche responsable* de la FAO (1995) établit comme l'un de ses principes directeurs la protection et la réhabilitation de tous les habitats critiques pour les pêcheries dans les écosystèmes aquatiques marins et d'eau douce, tels que les zones humides, les mangroves, récifs, lagons, nurseries et frayères. À cet égard, le Code souligne qu'un effort particulier devrait être fait pour protéger ces habitats de la destruction, de la dégradation, de la pollution et d'autres effets significatifs résultant des activités humaines qui menacent la santé et la viabilité des ressources halieutiques. Il invite les États, les organisations et arrangements sous-régionaux et régionaux d'aménagement des pêcheries, dans le cadre de leurs compétences respectives, à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour que les ressources et les habitats d'une importance fondamentale pour le bien-être des ressources qui ont été affectées par la pêche ou par d'autres activités humaines soient restaurés.

202. Du point de vue plus général de la protection de toute la diversité biologique, la *Convention sur la diversité biologique* de 1992 prévoit que, en ce qui concerne la conservation *in situ*, les Parties contractantes doivent remettre en état et restaurer les écosystèmes dégradés et favoriser la reconstitution des espèces menacées moyennant, entre autres, l'élaboration et l'application de plans ou autres stratégies de gestion. Elles sont tenues d'adopter des mesures pour la protection des espèces menacées et d'aider les populations locales à concevoir et à appliquer des mesures correctives dans les zones dégradées où la diversité biologique a été appauvrie. Les parties sont tenues de réglementer ou de gérer les ressources biologiques présentant une importance pour la conservation de la diversité biologique afin d'assurer leur conservation et leur utilisation durable; de remettre en état et de restaurer les écosystèmes dégradés et de favoriser la reconstitution des espèces menacées moyennant, entre autres, l'élaboration et l'application de plans ou autres stratégies de gestion. Elles doivent établir un système de zones protégées ou de zones où des mesures spéciales doivent être prises pour conserver la diversité biologique.

203. La *Convention internationale pour la réglementation de la pêche à la baleine* de 1946 est l'instrument international régissant la conservation et le traitement des baleines. La Commission baleinière internationale peut créer des « zones d'eau libres ou fermées » et désigner des zones de refuge. La pêche à la baleine commerciale, contrairement à celle effectuée à des fins scientifiques, est interdite dans un refuge.

204. Les parties à la *Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage* doivent prendre à titre individuel ou en coopération les mesures appropriées nécessaires pour conserver les espèces migratrices et leurs habitats (pour davantage de détails, voir la section VI.A.6 plus haut).

205. La *Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction* (CITES) veille à la prévention et au contrôle du commerce des espèces menacées de faune et de flore sauvages lorsque la demande commerciale menace la surexploitation ou l'extinction, comme expliqué à la section VI.A.6 ci-dessus.

206. Le *Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres*, adopté en 1995, vise à prévenir la dégradation du milieu marin due aux activités terrestres en aidant les États à prendre, individuellement ou collectivement, et compte tenu de leurs politiques, priorités et ressources respectives, des mesures de nature à prévenir, réduire, maîtriser et/ou éliminer, réduire la dégradation du milieu marin ou à remédier aux effets des activités terrestres. Les zones marines considérées comme vulnérables sont les habitats fragiles, notamment récifs de corail, zones humides, verdières, lagunes et mangroves; habitats d'espèces menacées; éléments d'écosystèmes, notamment les zones de frai, d'alevinage, d'alimentation et de peuplement d'adultes; le littoral; les bassins versants côtiers; et les estuaires.

207. Le *Plan d'application du Sommet mondial pour le développement durable*, adopté en septembre 2002, précise que pour promouvoir la conservation et la gestion des océans, des mesures sont nécessaires à tous les niveaux pour maintenir la productivité et la diversité biologique des zones marines et côtières importantes et vulnérables, y compris dans les zones situées au-delà des limites de la juridiction nationale. Il recommande de mettre en oeuvre le programme de travail découlant du Mandat de Jakarta sur la conservation et l'utilisation durables de la diversité biologique marine et côtière; d'utiliser des outils comme l'approche écosystémique, l'élimination des pratiques de pêche destructrice, la création de périodes/zones de repos biologique destinées à assurer la protection des frayères; l'utilisation rationnelle des zones côtières et l'aménagement des bassins versants et l'intégration de la gestion des zones marines et côtières dans les secteurs clefs; la création de zones marines protégées compatibles avec le droit international et sur la base d'informations scientifiques; de mettre au point des programmes nationaux, régionaux et internationaux visant à faire cesser la déperdition de diversité biologique marine, y compris dans les récifs de coraux et les zones humides; et l'application du programme d'action issu de l'Initiative internationale en faveur des récifs coralliens pour les écosystèmes de zones humides sur les zones côtières, y compris les récifs coralliens, les mangroves, les champs d'algues et les barres de vase¹²⁴.

208. Les États parties à la *Convention relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau (Convention de Ramsar)*, doivent désigner au moins une zone humide (dans leur territoire) qui sera incluse dans la liste des zones humides d'importance internationale.

209. La *Convention pour la protection du patrimoine mondial culturel et naturel de l'UNESCO de 1972 (Convention sur le patrimoine mondial)* prévoit la création d'une liste du patrimoine mondial et d'une liste du patrimoine mondial en péril pour protéger le patrimoine culturel et naturel. Plusieurs zones marines figurent sur ces listes.

*Instruments définissant les zones
où des mesures protectives spéciales s'appliquent*

210. La *Convention* n'indique pas, au paragraphe 5 de son article 194, quelles mesures de protection doivent être prises pour qu'il soit satisfait aux exigences de l'article. Elle reconnaît qu'il est nécessaire de prendre des mesures de protection spéciales dans certains domaines marins mais dans trois contextes différents seulement : conservation des ressources biologiques de la mer; exploitation des

ressources de la Zone; et prévention, réduction et maîtrise de la pollution par les navires.

211. *Prévention, réduction et maîtrise de la pollution par les navires.* Au paragraphe 6 de son article 211, la Convention autorise les États côtiers à prendre, après consultation avec l'Organisation maritime internationale et avec son aval, des mesures spéciales de nature à protéger une zone définie de leur zone économique exclusive qui, pour des raisons tenant à ses caractéristiques océanographiques et écologiques, à son utilisation ou à la protection de ses ressources et au caractère particulier du trafic, requiert l'adoption de mesures obligatoires spéciales plus strictes que celles préconisées par les règles et normes internationales généralement acceptées en matière de prévention, de réduction et de maîtrise de la pollution du milieu marin par les navires. L'État côtier peut aussi adopter, pour la même zone, des lois et règlements supplémentaires touchant les rejets et les pratiques en matière de navigation, sous réserve de leur approbation par l'organisation internationale compétente. De même, dans la mer territoriale, il peut adopter toute mesure qu'il juge souhaitable pour protéger une zone de la pollution, sous réserve qu'elle soit conforme à la Convention, qu'elle n'ait pas pour effet d'entraver le passage inoffensif et ne s'applique pas à la conception, à la construction ou à l'armement des navires étrangers (art. 21, 22 et 23).

212. *Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole de 1978 s'y rapportant (MARPOL 73/78).* Cette convention prévoit la désignation de « zones spéciales » où le rejet d'hydrocarbures, de substances liquides nocives et d'ordures (c'est-à-dire les substances énumérées aux annexes I, II et V de la Convention) est contrôlé plus strictement que ne l'exigent les normes internationales généralement applicables. Une « zone spéciale » est « une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues touchant sa situation océanographique et écologique ainsi que le caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les hydrocarbures, les substances liquides nocives ou les ordures, selon le cas ». L'annexe VI de la Convention MARPOL 73/78 prévoit la création de zones spéciales appelées « zones de contrôle des émissions de SOx ». Conformément aux lignes directrices de l'OMI concernant la désignation de zones spéciales en vertu de la Convention, les écosystèmes marins et côtiers vulnérables peuvent bénéficier d'un degré de protection accru en raison de leur caractère écologique, soit : a) en tant que zones de productivité naturelle élevée; b) en tant que zones de frai, de reproduction et d'élevage d'espèces marines importantes et zones se trouvant sur les routes migratoires des oiseaux et des mammifères marins; c) en tant qu'écosystèmes rares ou fragiles; ou d) en tant qu'habitats très importants pour les ressources marines.

213. *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et organisation du trafic maritime.* La Convention SOLAS et les dispositions générales de l'OMI relatives à l'organisation du trafic maritime préconisent l'utilisation de systèmes d'organisation du trafic maritime et de comptes rendus des navires pour protéger des zones écologiquement sensibles et des espèces marines. L'organisation du trafic maritime consiste notamment à définir des zones à éviter ou des zones de mouillage interdit pour protéger, par exemple, des récifs coralliens. L'OMI peut adopter un système contraignant de comptes rendus des navires pour protéger des zones ou des espèces sensibles dans la mer territoriale ou dans la zone économique exclusive.

214. Les *Directives de l'OMI pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables, 2001* [résolution A.927 (22) de l'Assemblée de l'OMI]. Selon ces directives, une zone maritime particulièrement vulnérable est une zone qui, en raison de son importance reconnue sur les plans écologique, socioéconomique ou scientifique et de son éventuelle vulnérabilité aux dommages causés par les activités des transports maritimes internationaux, devrait faire l'objet d'une protection particulière, conférée par des mesures prises par l'OMI. Afin de pouvoir être identifiée comme zone maritime particulièrement vulnérable, une zone doit satisfaire à l'un au moins de trois types de critère : écologique; social, culturel et économique; scientifique et éducatif, et être menacée par les activités des transports maritimes internationaux. Parmi les critères écologiques retenus, on mentionnera les suivants : unicité ou rareté, habitat très important, dépendance, diversité, productivité, zones de frai et de reproduction et vulnérabilité. Pour déterminer si une zone est menacée par des activités des transports maritimes internationaux, on tient compte des caractéristiques du trafic maritime (types d'activité maritime et de navire, volume du trafic et substances nuisibles transportées) et de facteurs naturels (hydrographiques, météorologiques et océanographiques). Les mesures de protection relevant de la compétence de l'OMI comprennent : a) la désignation d'une zone comme zone spéciale ou zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre, conformément aux dispositions de la Convention MARPOL 73/78 imposant des restrictions spéciales concernant les rejets applicables aux navires exploités dans une zone maritime particulièrement vulnérable; b) l'adoption de mesures d'organisation du trafic et de systèmes de comptes rendus à proximité ou à l'intérieur de la zone; et c) l'adoption d'autres mesures visant à protéger des zones maritimes spécifiques contre les dommages causés à l'environnement par les navires, telles que des systèmes de pilotage obligatoire ou des systèmes de gestion du trafic maritime.

b) Instruments régionaux

Programme du PNUE pour les mers régionales

215. La plupart des régions couvertes par le programme du PNUE pour les mers régionales ont adopté une convention-cadre pour la protection du milieu marin, dont l'un des articles prévoit la création de zones spécialement protégées. Ainsi, la Convention de 1981 relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et la Convention de 1986 sur la protection et la mise en valeur des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique-Sud exigent de leurs parties qu'elles prennent, conjointement ou individuellement, toutes les mesures appropriées, y compris la création de zones spécialement protégées, pour protéger et préserver les écosystèmes rares et fragiles et l'habitat des espèces et autres organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction. De plus, certaines conventions sur les mers régionales sont assorties de protocoles concernant les zones spécialement protégées¹²⁵.

Autres régions

216. *Protocole de 1991 relatif à la protection de l'environnement se rapportant au Traité sur l'Antarctique*. L'annexe IV à ce protocole interdit pratiquement toutes les formes de pollution par les navires dans l'ensemble de la zone couverte par le Traité. L'annexe II prévoit, à son appendice A, la fourniture d'une protection

spéciale aux espèces de mammifères, oiseaux et plantes locales désignées comme « espèces spécialement protégées », et l'annexe V la création « de zones spécialement protégées de l'Antarctique » et « de zones spécialement gérées de l'Antarctique ». Les premières de ces zones peuvent être instituées dans n'importe quelle partie de la zone couverte par le Traité sur l'Antarctique, y compris le milieu marin, pour protéger des éléments environnementaux, scientifiques, historiques, esthétiques et sauvages ou des recherches scientifiques d'une valeur exceptionnelle.

217. *Convention de 1992 sur la protection de l'environnement marin dans la mer Baltique.* Cette convention prévoit la désignation de zones protégées devant répondre aux critères énoncés dans la recommandation 15/5 de la Commission pour la protection du milieu marin de la Baltique (HELCOM) et tient compte des intérêts des pêcheries et de l'aquaculture. Pour qu'une zone puisse être protégée au titre de la Convention, elle doit abriter des habitats d'espèces endémiques, rares ou menacées et des biocénoses; des habitats d'espèces migratrices, des zones d'élevage et de frai; et/ou des processus géologiques ou géomorphologiques rares, uniques ou représentatifs.

218. *Convention de 1992 pour la protection du milieu marin dans l'Atlantique du Nord-Est (Convention d'Oslo-Paris, ou OSPAR).* Cette convention prévoit, à son annexe V, l'élaboration de mesures de protection et de conservation applicables à certaines zones et fondées sur l'approche de précaution et d'autres notions envisageant, par exemple, le recours à des pratiques environnementales optimales, aux meilleures techniques disponibles et à des techniques propres. Les parties sont tenues de prendre les mesures nécessaires afin de rétablir, lorsque cela est possible, les zones marines ayant subi des effets préjudiciables. La Commission OSPAR a notamment pour mission d'élaborer des moyens, conformes au droit international, visant à instaurer des mesures de protection, de conservation, de restauration ou de précaution dans des zones ou lieux spécifiques, ou visant des espaces ou des habitats particuliers.

5. Méthodes et instruments de gestion permettant de protéger les écosystèmes marins et côtiers vulnérables

a) Méthodes de gestion intégrée et activités terrestres

219. Le moyen le plus efficace de protéger les écosystèmes vulnérables consiste à adopter, au niveau national, une méthode de gestion intégrée, multidisciplinaire et multisectorielle des zones côtières et des océans, comme le recommandent le chapitre 17 d'Action 21, le Plan d'application du Sommet mondial pour le développement durable et le Processus consultatif. Il y a lieu également d'adopter une méthode de gestion écosystémique, qui permette de gérer les écosystèmes marins globalement plutôt que de n'en gérer que certains éléments et qui autorise l'adoption d'une stratégie viable à terme.

220. La gestion intersectorielle et globale des écosystèmes marins est considérée comme l'un des principes de base de la protection du milieu marin contre les activités terrestres. Les États sont encouragés à élaborer un programme d'action national dont les orientations générales et en matière de gestion soient suffisamment souples pour pouvoir s'incorporer dans les politiques, programmes et plans de développement nationaux relatifs à la protection du milieu marin, y compris des écosystèmes marins vulnérables. Un programme d'action national devrait comporter un cadre d'action à deux volets dont l'application s'appuierait sur les structures

administratives et de gestion requises. Conformément au premier de ces volets, le cadre d'action recommanderait des mesures de gestion visant à : a) recenser les problèmes que posent les écosystèmes touchés ou vulnérables et en évaluer la nature et la gravité; b) établir des priorités; c) fixer des objectifs de gestion pour résoudre les problèmes prioritaires; d) recenser, évaluer et choisir les stratégies et mesures possibles; e) établir des critères d'évaluation de l'efficacité de ces stratégies et mesures; et f) apporter l'appui nécessaire aux programmes. Conformément au deuxième des volets, il recommanderait des mesures relatives à des catégories d'agents de pollution tels que les eaux usées, les polluants organiques persistants, les matières radioactives, les métaux lourds, les hydrocarbures, les nutriments, le dépôt des sédiments, les ordures et l'altération physique et la destruction des habitats¹²⁶.

221. En raison des effets transfrontières de la pollution marine, il est indispensable que les États d'une même région coopèrent pour protéger les écosystèmes fragiles. Les États sont donc encouragés à élaborer des programmes d'action régionaux pour protéger le milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres. Le programme du PNUE pour les mers régionales et d'autres programmes et organisations s'occupant des mers régionales offrent un cadre d'action intégrée pour recenser les priorités régionales et élaborer des programmes d'action régionaux. L'importance du rôle joué par les programmes pour les mers régionales a été reconnue par la première réunion intergouvernementale chargée d'examiner la mise en oeuvre du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (Montréal, novembre 2001)¹²⁷.

**b) Protection des écosystèmes vulnérables
contre les effets néfastes de la pêche**

222. Les incidences de la pêche sur le milieu marin, en particulier sur les écosystèmes marins et côtiers fragiles, constituent un sujet de préoccupation mondiale. On s'est intéressé de près aux engins et méthodes de pêche en raison de leurs incidences potentielles sur l'environnement, en particulier des dégâts qu'ils peuvent causer aux habitats, et on les a modifiés pour réduire ces incidences, notamment en faisant en sorte que les chaluts soient plus sélectifs et ne donnent plus lieu à des prises accessoires dans la pêche des crevettes¹²⁸. Le chalutage a causé de graves dégâts dans les récifs coralliens, encore qu'on sache peu de choses sur ses effets à long terme sur ces écosystèmes. Conformément à l'approche de précaution, la Norvège a créé, en 1999, des zones de chalutage interdit là où le chalutage risquait de causer de graves dégâts aux récifs coralliens situés en eau profonde. De plus, de nombreux pays conduisent des recherches sur les conséquences du chalutage sur les habitats des fonds marins¹²⁹. Un projet mondial visant à réduire les incidences sur l'environnement de la pêche de la crevette tropicale au chalut, qui concerne une douzaine de pays et porte sur la période 2002-2007, a été approuvé conjointement par le Fonds pour l'environnement mondial et par le PNUE, qui en ont confié l'exécution à la FAO.

223. Conformément au paragraphe 4 de l'article 62 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États côtiers sont tenus de conserver les ressources biologiques de la mer dans leur zone économique exclusive en prenant des mesures tendant à : réglementer les saisons et les aires de pêche, le type, la taille et la quantité des engins de pêche utilisés et le type, la taille et le nombre des bateaux de pêche; et déterminer l'âge et la taille des poissons et autres animaux marins

susceptibles d'être pêchés. Certains États côtiers ont créé des zones marines protégées qui leur servent à gérer leurs écosystèmes marins fragiles.

c) Zones marines protégées

224. De manière générale, les zones marines protégées sont des zones géographiques définies qui sont conçues et gérées de manière à permettre la réalisation de certains objectifs en matière de conservation. La FAO définit une zone marine protégée comme

« une zone intertidale ou infratidale située dans les eaux territoriales, la zone économique exclusive ou la haute mer, définie par la loi ou par tout autre moyen efficace, avec ses eaux surjacentes et la flore, la faune, les caractéristiques historiques et culturelles associées. Cette notion vise à assurer une certaine préservation et une certaine protection d'importantes ressources de la mer et de la diversité biologique marine, d'un habitat particulier (par exemple une zone de mangrove ou un récif) ou des espèces ou d'une sous-population particulières (géniteurs ou juvéniles) en fonction du degré d'utilisation permis. L'usage d'une zone marine protégée (à des fins scientifiques, éducatives, récréatives, minières ou autres, y compris pour la pêche) est strictement réglementé et peut même être interdit¹³⁰ ».

Les directives de l'Union mondiale pour la conservation de la nature et de ses ressources concernant les zones marines protégées les définissent comme des zones intertidales ou des zones littorales profondes, destinées par la loi ou par d'autres moyens efficaces à protéger tout ou partie de l'environnement qui s'y trouve circonscrit, dont les eaux surjacentes et les espèces végétales et animales et les éléments historiques ou culturels qui y sont associés¹³¹. Conçues pour réduire la pression qu'exercent les activités humaines sur les écosystèmes et ressources côtiers et marins d'une zone géographique définie en gérant les multiples utilisations de ces écosystèmes et ressources, elles peuvent contribuer à conserver la diversité biologique en protégeant les habitats, et à accroître la productivité en fournissant un refuge aux espèces menacées. Elles permettent en outre d'étudier l'environnement sur une longue période et de contrôler les techniques de gestion utilisées¹³².

225. Le Groupe d'experts techniques sur les zones marines et côtières protégées qui a été créé en vertu de la Convention sur la diversité biologique a reconnu que les zones marines et côtières protégées présentaient de nombreux avantages pour ce qui touche la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique, notamment parce qu'elles protègent la structure, le mode de fonctionnement et la beauté des écosystèmes; permettent à ceux-ci de se reconstituer lorsqu'ils ont été endommagés, améliorent le rendement des pêches et sont bénéfiques à la population locale et aux pays sur les plans économique et social. Selon le rapport du Groupe d'experts¹³³, ces zones constituent le meilleur moyen dont on dispose pour donner leur pleine efficacité aux dispositifs de gestion intégrée des zones marines et côtières.

226. Selon les experts, les zones marines protégées peuvent assurer la conservation intégrale d'écosystèmes uniques, particulièrement riches en espèces biologiques, ou représentatifs d'unités biogéographiques et aider à maintenir la productivité des écosystèmes, de même qu'elles peuvent sauvegarder des processus écologiques essentiels en contrôlant les activités susceptibles de les désorganiser ou de porter atteinte à l'environnement. Elles peuvent également, lorsque la pêche y est interdite, comme c'est le cas dans les zones d'où il est interdit d'enlever quoi que ce soit ou

dans les sanctuaires, contribuer à reconstituer les ressources marines menacées et, en particulier, à conserver les zones d'alevinage à partir desquelles les poissons se dispersent dans les zones exploitées. Il peut s'y avérer nécessaire d'y prendre d'autres mesures de protection pour sauvegarder les zones d'élevage reconnues de juvéniles de poisson¹³⁴.

227. Les zones marines protégées les mieux étudiées dans les textes scientifiques et les textes relatifs à la gestion du milieu marin sont les réserves marines, qui ont été créées en grand nombre sur de nombreuses côtes du monde entier. Les réserves marines pleinement protégées sont des zones où il est interdit d'extraire des ressources ou de détruire des habitats. Les autres réserves marines, où la protection contre l'extraction de ressources, moins complète, est assurée par des mesures telles que la fermeture saisonnière des pêches, l'interdiction de capturer des individus en âge de se reproduire et des mesures de contingentement des prises, sont fréquentes dans les habitats marins¹³⁵. Il ressort d'études menées dans plus d'une centaine de réserves que, le plus souvent, la population des réserves s'accroît et la taille des espèces surexploitées qu'elles abritent augmente. On considère généralement que les réserves assurent une protection contre les principales conséquences de la surpêche de trois manières. Premièrement, elles empêchent que des espèces présentant un grand intérêt commercial ou récréatif soient capturées à l'intérieur de leurs limites. Deuxièmement, elles réduisent l'importance des atteintes portées aux habitats par des pratiques de pêche qui altèrent des structures biologiques nécessaires pour maintenir les écosystèmes marins, telles que les bancs d'huîtres. Troisièmement, elles permettent de prévenir la surpêche et, par là-même, d'empêcher que des espèces revêtant une importance biologique cruciale ne disparaissent des écosystèmes, ce qui aurait pour effet de déséquilibrer ceux-ci et d'en modifier la diversité et la productivité¹³⁶. Au cours des 30 dernières années, des zones marines protégées ont été créées dans des récifs coralliens, sur des côtes au climat tempéré et dans des estuaires, des mangroves et de nombreux autres habitats¹³⁷. Elles sont particulièrement efficaces là où les espèces locales de poissons dépendent d'habitats biologiques gravement désorganisés par la surpêche. Les petites réserves peuvent être utiles pour la conservation et être bénéfiques aux pêcheries locales lorsqu'elles visent à protéger des habitats d'une importance cruciale tels que les zones d'alevinage ou les frayères. Mais pour renforcer largement les écosystèmes régionaux, il faut créer des réserves en nombre suffisamment important pour qu'elles contribuent véritablement au maintien de la diversité et au recrutement des espèces à l'extérieur de leurs limites¹³⁸. Il faut également, pour qu'elles remplissent leur rôle, les soumettre à une surveillance suffisante et veiller de près au respect de leur mode de fonctionnement¹³⁹.

d) Gestion écosystémique de la pêche

228. En ce qui concerne la haute mer, de nombreux organismes et arrangements régionaux et sous-régionaux de gestion des pêches ont pris conscience du fait que certains habitats revêtent une importance critique pour la durabilité à long terme des ressources halieutiques. Certains ont adopté une approche écosystémique de la gestion de la pêche, qui consiste en grande partie à protéger les habitats de poisson contre les activités de pêche susceptibles de les dégrader. Pour protéger ces habitats, il y aurait peut-être lieu de limiter la pêche dans le temps et dans l'espace ou de l'interdire dans les zones considérées comme des habitats d'une importance critique.

229. Des organismes et arrangements régionaux et sous-régionaux de gestion des pêches nouvellement créés tels que la Commission pour la conservation et la gestion des stocks de poissons grands migrateurs du Pacifique-Centre et Ouest, la Commission internationale des pêches de l'Atlantique du Sud-Est et la Commission des pêches de l'océan Indien du Sud-Ouest tiennent compte, dans les conventions respectives, du principe d'une gestion écosystémique de la pêche, y compris de l'obligation de faire en sorte que les pratiques de pêche et les mesures de gestion permettent de réduire à un minimum les incidences néfastes qu'elles peuvent avoir sur les ressources biologiques de la mer dans leur ensemble. Ils y tiennent compte également de la nécessité d'adopter le principe de précaution dans la gestion de la pêche¹⁴⁰. De plus, la Commission pour la conservation de la faune et la flore marines de l'Atlantique, qui a fait oeuvre de pionnière dans l'application du principe de la gestion écosystémique de la pêche, a approuvé à sa dernière réunion annuelle en 2002 quatre plans de gestion pour les zones spécialement protégées de l'Antarctique, avec leurs composantes marines, après l'entrée en vigueur, le 24 mai 2002, de l'annexe V du Protocole sur la protection de l'environnement du Traité de l'Antarctique. Trois de ces zones ont déjà été désignées comme sites d'intérêt scientifique spécial en vertu du Traité¹⁴¹.

230. De plus, les organisations non gouvernementales ont proposé que l'Assemblée générale adopte une résolution imposant un moratoire mondial sur la pêche pratiquée autour des monts sous-marins des grands fonds afin de prévenir de nouvelles pertes de diversité biologique dans les grands fonds marins en attendant la négociation d'un régime de conservation de ces écosystèmes fragiles. Elles considèrent qu'une mesure de prévention telle que ce moratoire aurait le mérite de tenir compte des préoccupations des spécialistes de la mer et serait conforme au principe de précaution appliqué à la pêche¹⁴². Elles se sont inspirées, pour faire cette proposition, du moratoire mondial concernant la pêche hauturière au grand filet dérivant décidé par l'Assemblée générale dans sa résolution 46/215 du 20 décembre 1991. Pour examiner ce problème, la FAO a déjà amorcé des travaux visant une valorisation écologiquement viable des pêcheries dans les mers profondes. À ce sujet, la FAO, en coopération avec les Gouvernements australien et néo-zélandais, organisera à Queenstown (Nouvelle-Zélande) du 1er au 4 décembre 2003 une conférence internationale sur la gestion des pêcheries dans les mers profondes.

231. La FAO indique qu'en application des recommandations contenues dans la déclaration adoptée à la Conférence de Reykjavik de 2001 sur une pêche responsable dans l'écosystème marin proposait des mesures visant à protéger les écosystèmes vulnérables, qui ont notamment débouché sur : i) une consultation d'experts sur la gestion écosystémique des pêches, qui s'est tenue à Reykjavik (Islande) du 16 au 19 septembre 2002 et lors de laquelle ont été élaborées des directives préliminaires pour une approche écosystémique des pêches axée sur la gestion; ii) la participation active du Département des pêches de la FAO à un groupe de travail sur les indicateurs écosystémiques en matière de gestion des pêches du Comité scientifique de recherche océanique de l'UNESCO, qui est parrainé par la FAO (dans l'idée que les résultats des travaux de ce groupe de travail complèteraient ceux qui ont déjà été faits par la FAO et pourraient aider à la mise à jour des directives préliminaires qu'elle a établies concernant l'approche écosystémique de la gestion des pêches); iii) le lancement, en octobre 2002, d'un nouveau projet intitulé « Base scientifique de la gestion écosystémique dans les

petites Antilles, y compris les interactions avec les mammifères marins et autres prédateurs de niveau trophique supérieur », qui vise à faciliter l'application de l'approche écosystémique de la gestion de la pêche dans les pays participants et dans la sous-région, l'objectif étant de maintenir l'intégrité de l'écosystème pélagique, des ressources de la mer et de la production de poissons au moyen d'une gestion viable et responsable de la pêche¹⁴³.

e) Protection des récifs coralliens

232. En 1999, l'Initiative internationale pour les récifs coralliens (ICRI) a reconnu qu'il était nécessaire que toutes les institutions concernées coordonnent leurs travaux de recherche et de gestion, afin d'appliquer diligemment ses recommandations pour la sauvegarde dans le monde entier des récifs coralliens. L'Initiative a créé le Réseau d'action international en faveur des récifs, en vue d'enrayer la dégradation des récifs coralliens et de leur redonner vie. Le Réseau est le résultat d'un partenariat mondial novateur et dynamique qui regroupe les organisations les plus à la pointe de la connaissance scientifique des récifs coralliens et de leur préservation. Grâce à l'investissement des divers partenaires dans la surveillance et la gestion des récifs, les initiatives menées sont durablement liées aux niveaux local, national et mondial. Le Réseau est le premier partenariat à envisager les besoins mondiaux de préservation en tenant compte à la fois des aspects traditionnels et scientifiques de l'existence des récifs coralliens et de leurs implications sociales.

233. Le guide des pratiques optimales de la protection et de la gestion des récifs coralliens¹⁴⁴ considère que la pratique optimale peut prendre la forme d'activités concrètes sur le terrain, de mesures qui favorisent la participation sociale, d'instruments économiques, juridiques ou institutionnels, de techniques innovantes et rationnelles qui contribuent de façon sensible à la protection et à la gestion des récifs coralliens, ainsi qu'au développement durable des zones littorales proches. Les exemples cités dans le guide sont les suivants : gestion des ressources (gestion des pêcheries, protection des stocks de poisson, gestion à l'échelon de la communauté), gestion intégrée du littoral, délimitation de zones marines protégées, relation entre tourisme et zones marines protégées (planification, développement et tourisme), contrôle de la pollution et de la dégradation de l'environnement (contrôle de l'érosion et de la sédimentation dans les bassins d'alimentation, contrôle de la pollution industrielle et urbaine, prévention de l'érosion des plages et restauration des récifs coralliens), repeuplement et reconstitution des récifs coralliens (reconstitution des récifs endommagés, grâce à des greffes de coraux, et des espèces sous-marines qui les abritent).

234. Le Fonds pour l'environnement mondial finance les initiatives de développement durable, et notamment la lutte contre la dégradation des eaux internationales. Son centre de coordination pour les questions relatives aux eaux internationales aide les pays bénéficiaires à remédier aux problèmes relatifs aux cours d'eau transfrontières. De 1991 à 2002, 32 projets concernant les eaux internationales ont été approuvés dans le cadre de cet organisme en vue d'assurer la protection des écosystèmes marins vulnérables.

6. Initiatives au niveau régional¹⁴⁵

235. Au chapitre 17 d'Action 21, il est dit que les petits États insulaires en développement constituent un cas particulier du point de vue tant de l'environnement que du développement, car ils sont écologiquement fragiles et vulnérables. Le Programme d'action de la Barbade souligne que nombre de petits États insulaires en développement sont, en totalité ou en grande partie, des entités côtières et qu'étant donné les dimensions réduites, l'isolement et la fragilité des écosystèmes insulaires, la diversité biologique pour laquelle ils sont connus est parmi l'une des plus menacées au monde. Leur isolement géographique est à l'origine de l'apparition d'un nombre relativement élevé d'espèces uniques de la flore et de la faune. Plus récemment, le Sommet mondial pour le développement durable, dans la Déclaration de Johannesburg, a réaffirmé l'engagement des participants à rester particulièrement attentifs aux exigences des petits États insulaires en développement.

236. L'Assemblée générale a également constaté la vulnérabilité des petits pays insulaires en développement. Dans la résolution 57/261 du 20 décembre 2002, relative à la promotion d'une approche intégrée de la gestion de la zone de la mer des Caraïbes dans la perspective du développement durable, elle reconnaît que la mer des Caraïbes se caractérise par une diversité biologique exceptionnelle et un écosystème très fragile et demande aux organismes des Nations Unies et à la communauté internationale de soutenir les efforts déployés par les pays des Caraïbes et leurs organisations régionales pour protéger la mer des Caraïbes contre la dégradation résultant de la pollution par les navires, due en particulier au rejet illicite de pétrole et d'autres substances dangereuses, contre l'immersion illicite ou le rejet accidentel de déchets dangereux, dont des matières radioactives, déchets nucléaires et produits chimiques dangereux, en violation des règles et normes internationales pertinentes, ainsi que contre la pollution due aux activités terrestres. En outre, elle demande aux États de mettre au point, compte tenu de la Convention sur la diversité biologique, des programmes nationaux, régionaux et internationaux pour contrecarrer l'appauvrissement de la biodiversité marine, en particulier des écosystèmes fragiles comme les récifs coralliens.

237. La création du Mécanisme régional pour la gestion des pêches dans les Caraïbes est un exemple récent des efforts déployés au niveau régional pour gérer de façon viable les ressources halieutiques de la région. En outre, le Protocole relatif aux zones et à la vie sauvage spécialement protégées à la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes va au-delà des questions de protection et de gestion et envisage la restauration et l'amélioration de l'état des écosystèmes. Au titre des autres initiatives intéressant la région des Caraïbes, on compte l'Atelier régional pour l'Amérique tropicale organisé par l'Initiative internationale pour les récifs coralliens à Mexico, en juin 2002, et qui a porté principalement sur les zones marines protégées.

7. Autres mesures

238. Comme le prouve cette étude des instruments existants, on dispose déjà d'un large ensemble de règlements, de mesures et d'outils de gestion pour protéger les écosystèmes marins vulnérables. Il manque toutefois un instrument qui permette d'assurer la protection des événements hydrothermaux dans la région. Or, un rapport récent établi par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer et le secrétariat de la Convention sur la diversité biologique traite de cette question. On pourrait également envisager de mettre au point un nouveau code de conduite à

l'intention des scientifiques; il s'appuierait sur les principes généraux visés à l'article 240 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Mais il importe au premier chef d'assurer l'application des règlements et programmes existants. Les États qui souhaitent protéger les écosystèmes marins vulnérables devraient adhérer aux conventions pertinentes et les appliquer, tout comme les plans et programmes d'action connexes, aux écosystèmes vulnérables qui relèvent de leur compétence, ainsi qu'à leurs ressortissants et aux navires qui battent leur pavillon dans des zones qui débordent les limites de leur compétence nationale. Enfin, ils devraient s'assurer que ces mesures sont bien appliquées dans le cadre de leur législation nationale.

VII. Coopération et coordination internationales

A. Processus consultatif officieux des Nations Unies sur les océans et le droit de la mer

239. À sa cinquante-septième session, l'Assemblée générale a examiné la question de savoir s'il convenait de poursuivre le Processus consultatif conformément au paragraphe 4 de la résolution 54/33 de l'Assemblée générale, en date du 24 novembre 1999. Après examen des travaux du Processus consultatif au cours des trois dernières années et constat de sa contribution au renforcement de son débat annuel sur les océans et le droit de la mer, l'Assemblée générale a décidé de proroger le Processus consultatif pour trois années supplémentaires. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer et la Division du développement durable du Département des affaires économiques et sociales continueront à lui fournir des services de secrétariat fonctionnels.

240. La quatrième réunion du Processus consultatif se tiendra au Siège de l'ONU, à New York, du 2 au 6 juin 2003. Les débats s'articuleront autour des domaines suivants : a) protection des écosystèmes marins vulnérables; et b) sécurité de la navigation (par exemple, renforcement des capacités pour la production de cartes nautiques), ainsi que les questions déjà examinées lors des réunions précédentes. En février 2003, le Président de l'Assemblée générale a nommé M. Felipe Paolillo (Uruguay) et M. Philip Burgess (Australie) coprésidents de la quatrième réunion.

B. Mécanisme général pour la coopération interinstitutions relative aux océans et au droit de la mer

241. En 2001, le Secrétaire général a décidé de supprimer le Sous-Comité des océans et des zones côtières, créé à l'issue de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement en vue d'une coopération interinstitutions sur le développement durable des océans. Le Sous-Comité a cédé la place à des groupes de travail spéciaux interinstitutions, chargés de questions particulières pour une période limitée. En 2002, préoccupés par le fait que la coopération interinstitutions risquait de pâtir de l'absence d'une tribune générale adéquate, dans le cadre du Processus consultatif, puis de l'Assemblée générale par la résolution 57/141, les États Membres ont invité le Secrétaire général à établir un mécanisme de coordination interinstitutions efficace, transparent et régulier. Pour l'heure, le Comité de haut niveau chargé des programmes s'emploie activement à consulter

tous les organismes des Nations Unies au sujet de la création éventuelle d'un mécanisme de ce type.

242. Étant donné que le Sous-Comité des océans et des zones côtières a disparu en raison de son inefficacité, créer une entité similaire n'aiderait probablement en rien. Il serait préférable d'utiliser une structure déjà en place au sein du système des Nations Unies, telle que le Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies pour la coordination (CCS) et le Comité de haut niveau chargé des programmes, aux fins de la supervision générale de la coopération interinstitutions, sans perturber les opérations de fond. Le mécanisme choisi devra être régulier, efficace, souple et transparent.

C. Questions particulières

1. Groupe de travail « *Prestige* »

243. Au lendemain de la catastrophe du *Prestige*, le Fonds mondial pour la nature, Greenpeace International et la Fédération internationale des ouvriers du transport ont écrit au Secrétaire général pour faire part de l'inquiétude que leur inspiraient les conséquences écologiques et sociales de la marée noire et l'ont prié de créer un groupe de travail composé des entités internationales compétentes pour étudier les causes profondes du problème. Selon eux, les causes de la catastrophe tiennent au fait que certains États de pavillon, notamment des pavillons de complaisance, ont failli aux obligations qui leur incombent en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En outre, ils ont demandé que la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires (1986) soit amendée afin que les États du pavillon soient impérativement tenus d'établir un lien réel avec les navires qu'ils immatriculent. Comme suite à cette requête, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, pour le compte du Secrétaire général, est en pourparlers avec d'autres organismes internationaux, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du système des Nations Unies, pour recueillir leur opinion sur la création d'un groupe de travail de ce type.

2. Évaluation mondiale de l'état du milieu marin

244. Le Conseil d'administration du PNUE est à l'origine du Processus d'évaluation mondiale de l'état du milieu marin : à sa vingt et unième session en février 2001, il a adopté la décision 21/13 du même nom. En septembre 2001, le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a tenu une réunion consultative au cours de laquelle les participants sont convenus qu'il était souhaitable de procéder sans plus attendre à une évaluation mondiale de l'état du milieu marin. Il a recommandé que le processus d'évaluation s'adresse aux décideurs, qu'il soit fondé sur une évaluation scientifique du milieu marin mondial ainsi que sur une évaluation de ses effets socioéconomiques, et qu'il fournisse aux décideurs des directives et une aide quant aux mesures à prendre pour amortir les impacts néfastes sur l'environnement. On a également vivement recommandé que l'évaluation s'appuie sur les résultats des évaluations déjà menées et émis l'idée que, après réforme, le Groupe d'experts des aspects scientifiques de la protection du milieu marin, pour peu qu'on lui accorde les fonds nécessaires, serait le plus indiqué pour assurer la coordination et répondre aux quatre critères principaux suivants : rentabilité, crédibilité, durabilité et aptitude à régler les problèmes de politique¹⁴⁶.

245. En mars 2002, le Gouvernement allemand a accueilli à Brême un atelier technique chargé de préciser les objectifs principaux d'une évaluation de l'état du milieu marin et d'en définir le cadre concret. Cet atelier a confirmé qu'il s'agissait principalement d'effectuer, de façon périodique, ponctuelle et scientifique, les évaluations nécessaires de l'état et des tendances des écosystèmes marins sous tous leurs aspects. Le mécanisme de coordination devait permettre d'assurer la légitimité, la crédibilité, la spécificité, la rentabilité, l'efficacité et la durabilité des opérations. Les résultats anticipés de l'évaluation devraient être soumis à une appréciation scientifique critique et faire l'objet de deux rapports distincts, l'un portant sur les aspects scientifiques et techniques, l'autre orienté vers l'action¹⁴⁷.

246. En avril 2002, le Processus consultatif a réitéré ces conclusions¹⁴⁸. Par la suite, le Sommet mondial pour le développement durable, dans le Plan d'application de Johannesburg, a appelé à la mise en place, d'ici à 2004, dans le cadre de l'ONU, d'un mécanisme de notification et d'évaluation de l'état, présent et futur, du milieu marin. Enfin, dans sa résolution A/57/141, l'Assemblée générale a souscrit à la recommandation du Sommet mondial pour le développement durable, priant le Secrétaire général, en étroite collaboration avec toutes les parties intéressées, d'élaborer des propositions concernant les modalités de l'évaluation mondiale et de soumettre ces propositions à l'Assemblée générale à sa cinquante-huitième session pour qu'elle les examine et prenne une décision.

VIII. Conclusions

247. **Il est maintenant évident que l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer il y a 20 ans n'était que la première étape sur la voie du règlement des problèmes de l'océan. De fait, depuis, les problèmes se sont aggravés, en dépit d'un train impressionnant de mesures législatives prises dans tous les domaines, grâce à de nombreuses organisations qui s'occupent des questions relatives aux océans. En 2002, les faits nouveaux concernant l'océan, depuis 1982 et 1992 ont été réévalués au cours du Sommet mondial pour le développement durable qui a conclu qu'il fallait agir de toute urgence. À l'heure actuelle, ces problèmes sont surtout la surpêche et les méthodes de pêche déprédatrices, la dégradation du milieu marin et l'augmentation du nombre des accidents et des infractions dus aux navires.**

248. **Pour remédier à cette situation, il conviendrait que tous les États :**

- **Ratifient la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et ses accords d'application ou y adhèrent;**
- **Ratifient les nombreux autres accords qui appliquent dans le détail les principes de base de la Convention, ou y adhèrent;**
- **Incorporent ces accords dans leur législation nationale et les intègrent dans leurs structures administratives;**
- **Appliquent et fassent respecter ces lois et règlements.**

249. **Un grand nombre de ces problèmes sont dus au fait que certains États, notamment les États du pavillon, montrent peu d'empressement à s'acquitter de leurs obligations en vertu du droit international. Il est essentiel de renforcer le contrôle des États du pavillon sur leurs navires. De fait, il est grand temps de**

préciser ce qu'on entend par le terme capital de « lien réel », afin d'assurer que les États n'immatriculent pas les navires sans posséder les moyens réels de contraindre ceux-ci à respecter toutes les règles et normes internationales pertinentes.

250. Outre les problèmes d'application et de respect, le deuxième point saillant du rapport est l'appel à une coopération accrue entre les organisations internationales intéressées aux questions relatives au droit de la mer. Du fait de l'interdépendance croissante des éléments de la communauté internationale, de l'augmentation en nombre et en complexité des faits nouveaux à traiter dans le cadre des affaires océaniques, et de la prolifération des problèmes, la coopération et la coordination entre les États, les organisations et les autres agents sont appelées à s'accroître. Ainsi, pour renforcer la coopération interinstitutions sur un nombre croissant de questions, on a envisagé de créer un mécanisme qui renforce et facilite la coopération et la coordination. Ce mécanisme devra remplir les fonctions suivantes :

- S'acquitter de deux tâches : premièrement, examiner les travaux en cours dans chaque organisme, fonds ou programme intéressé à la question des océans, en vue de recenser les domaines dans lesquels la coopération est nécessaire et d'éviter les doubles emplois; deuxièmement, mettre au point des réponses coordonnées aux nouveaux problèmes ou questions urgents;
- Oeuvrer dans le cadre des structures établies par le système des Nations Unies (Conseil des chefs de secrétariat pour la coordination (CCS) et Comité de haut niveau chargé des programmes), qui pourraient superviser les travaux sans entraver la coopération de fond;
- Être souple et transparent.

251. L'enjeu des travaux futurs est double : assurer que les États s'acquittent intégralement de leurs obligations en vertu du droit de la mer et que la coopération interinstitutions est facilitée et améliorée.

Notes

¹ La Division des affaires maritimes et du droit de la mer met au point une publication spéciale sur la commémoration, qui paraîtra en 2003.

² Résolution 56/12 de l'Assemblée générale, par. 48.

³ Pour davantage de renseignements, voir A/57/57, par. 497 à 511.

⁴ Ibid., par. 502 à 508.

⁵ A/57/80, par. 26.

⁶ Pour davantage de détails, voir A/57/57/Add.1, par. 75 à 85.

⁷ La treizième Réunion des États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer se tiendra du 9 au 13 juin 2003 au Siège de l'ONU. Des informations relatives à la treizième Réunion seront publiées dans un additif au présent rapport.

⁸ Le texte des déclarations faites au moment de la ratification, de l'adhésion ou de la confirmation officielles est disponible sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques de l'ONU (<<http://www.un.org/french/law/los/index.htm>>), ainsi que sur celui de la Section des traités de l'ONU (<<http://untreaty.un.org/French/treaty.asp>>).

- ⁹ On trouvera davantage d'informations sur cette session dans l'additif au rapport du Secrétaire général (A/57/57/Add.1, par. 22 à 56), ainsi que dans la déclaration du Président de la Commission des limites du plateau continental sur l'état d'avancement des travaux de la Commission à sa onzième session (CLCS/34). On peut également trouver des renseignements supplémentaires sur les travaux de la Commission dans les derniers rapports annuels du Secrétaire général (A/57/57, par. 53 à 77; A/56/58, par. 52 à 82, et A/56/58/Add.1, par. 19 et par. 30 à 49; A/55/61, par. 25 à 29; A/54/429, par. 55 à 69; A/53/456, par. 55 à 69; et A/52/487, par. 43 à 53), ainsi que dans le rapport de la douzième Réunion des États Parties (SPLOS/91, par. 95 à 101).
- ¹⁰ Pour un complément d'information sur la création et les buts du Fonds d'affectation spéciale et ce que les pays en développement doivent faire pour obtenir une subvention du Fonds, voir A/57/57/Add.1, par. 46 à 50.
- ¹¹ Les documents présentés au séminaire ont été publiés par l'Autorité en tant qu'étude technique.
- ¹² Voir le rapport du Secrétaire général de l'Autorité internationale des fonds marins en ce qui concerne le paragraphe 4 de l'article 166 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ISBA/8/A/5 et Add.1)
- ¹³ Ce chiffre varie selon l'interprétation des dispositions de la Constitution et des lois nationales pertinentes.
- ¹⁴ Ont été conclus en Afrique les accords suivants : Accord sur la délimitation de la frontière maritime entre la République gabonaise et la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe, 26 avril 2001; Traité entre la République fédérale du Nigéria et la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe relatif à la mise en valeur conjointe de ressources pétrolières et d'autres ressources dans certaines zones de leurs zones économiques exclusives respectives, 21 février 2001; Accord entre le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie et le Gouvernement de la République des Seychelles relatif à la délimitation de la frontière maritime de leur zone économique exclusive et de leur plateau continental, 23 janvier 2002. De plus, le Nigéria et la Guinée équatoriale ont signé, le 3 avril 2002, un traité d'exploration conjointe de pétrole brut, en particulier dans le champ de pétrole de Zafiro-Ekanga, à la frontière maritime entre les deux pays et, le 4 juin 2002, l'Angola et la Namibie ont signé un accord relatif à la délimitation de leur frontière maritime commune. En Asie et dans le Pacifique Sud, les accords ci-après ont été conclus : Accord de Muscat relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Sultanat d'Oman et la République islamique du Pakistan, 12 juin 2000; et Traité relatif à la délimitation des frontières entre la République du Yémen et le Royaume d'Arabie saoudite, 12 juin 2000.
- ¹⁵ Message du Secrétaire général de l'ONU à l'occasion de la Journée mondiale de la mer de 2002.
- ¹⁶ MEPC 48/21, par. 12.2.1 et 12.2.2.
- ¹⁷ Ibid., annexe 3.
- ¹⁸ Au 1er janvier 2002, la flotte mondiale s'élevait à 825,7 millions de tonnes de port en lourd, soit un accroissement de 2,1 % par rapport à 2001. Les livraisons de navires neufs représentaient 45,2 millions de tonnes de port en lourd tandis que le tonnage des bateaux envoyés à la casse ou perdus en mer a atteint 27,9 millions de tonnes de port en lourd, ce qui représente un accroissement net de 17,3 millions de tonnes de port en lourd. L'âge moyen des pétroliers s'est réduit, passant de 13,9 ans à 13,2 ans mais la proportion de pétroliers de plus de 15 ans est encore élevée puisqu'elle est de 42,7 %.
- ¹⁹ ICS Annual Review 2001/2002 (rapport annuel de la Commission internationale des transports maritimes).
- ²⁰ Les amendements aux chapitres II et XII de la Convention SOLAS ont été adoptés par la résolution MSC.133(76). Pour le texte, voir le rapport du Comité de la sécurité maritime (CSM) de l'OMI sur les travaux de sa soixante-seizième session, MSC 76/23, annexe 2.
- ²¹ Pour une liste des parties confirmées, voir la circulaire MSC/Circ.1066 de l'OMI.

- 22 Chiffres actualisés fournis par le Conseil maritime et baltique international et de la Fédération internationale des armateurs. Voir *The world demand for and supply of seafarers*, Institute for Employment Research (University of Warwick, Royaume-Uni, 2000).
- 23 Voir document LEG 85/10 de l'OMI et le rapport du Comité juridique de l'OMI sur les travaux de sa quatre-vingt-cinquième session (LEG 85/11, par. 144 à 156).
- 24 Des représentants des gens de mer, des armateurs et des gouvernements ont participé à cette réunion.
- 25 Rapport final de la Réunion d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de navires immatriculés sur les registres internationaux. Document de l'OIT (MEWLCS/2002/8) disponible sur le site Web de l'OIT à l'adresse <www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/shipping-iloact.htm>.
- 26 Voir Focus on IMO – IMO and Dangerous Goods at Sea (1996).
- 27 Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), Recueil international des règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC), Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil BCH), Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC), Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac (Code BC) et 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). Le chapitre VII de la Convention SOLAS rend obligatoire l'application des Recueils IBC et IGC et aussi, tout récemment, du Recueil INF. L'application des Recueils IBC et BCH est obligatoire en vertu de la Convention MARPOL 73/78.
- 28 Pour le texte des résolutions, voir le rapport de la soixante-quinzième session du Comité de la sécurité maritime, MSC 75/24/Add.1 (annexes 2 et 12). Le texte du Code IMDG révisé figure dans le document DSC 5/13/Add.1.
- 29 Voir document de l'OMI LC/SG 25/11, annexe 4.
- 30 Voir « Déclaration de Nadi » adoptée lors du troisième Sommet des chefs d'État et de gouvernement ACP, à Nadi (Fidji), les 18 et 19 juillet 2002 dans le document ACP/28/029/02 [Final], disponible à l'adresse <www.acp.fiji.gov.fj/Nadi_Declaration.pdf>.
- 31 Communiqué au trente-troisième Forum des îles du Pacifique, A/57/331, annexe.
- 32 Radio Nacional de España Radio 1, Madrid, 28 novembre 2002.
- 33 Rapport sur la soixante-seizième session du Comité de la sécurité maritime, document MSC 76/23, par. 1.27.
- 34 Voir généralement *ibid.*, par. 1.13 à 1.28.
- 35 Voir également dossier de presse daté du 8 janvier 2003, publié par la Direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne.
- 36 Document MSC 76/23, par. 11 à 41.
- 37 Pour les détails et la liste complète des dispositifs de séparation du trafic adoptés, voir les rapports sur les travaux de la soixante-quinzième et soixante-seizième sessions du CSM, documents MSC 75/24, annexe 6 et MSC 76/23, annexe 10.
- 38 Directive 2002/59/EC du Parlement européen et du Conseil, en date du 27 juin 2002.
- 39 Déclaration sur la sûreté de la navigation et la capacité en cas de situation d'urgence dans la zone de la mer Baltique, adoptée le 10 septembre 2001.
- 40 Voir document MSC 77/23/5 de l'OMI.

- 41 Publications M-1 « Documents de base de l'OHI », M-2 « Politiques maritimes et services hydrographiques nationaux », p. 7 « Rapport annuel, 2001 – Part. 1 », S-47 « Stages de formation en hydrographie et en cartographie marine », S-57 « Normes de transfert de l'OHI pour les données hydrographiques numériques », M-5 « Normes pour les hydrographes » et M-8 « Normes pour les hydrocartographes ».
- 42 C'est la Grèce qui a la flotte la plus importante (19,6 % du tonnage mondial), suivie par le Japon, la Norvège, les États-Unis d'Amérique et la Chine. Les principaux pays de libre immatriculation, comme le Panama, le Libéria, les Bahamas, Malte et Chypre, ont vu le tonnage des navires battant leur pavillon s'accroître de 2,6 % pour passer à 48,7 % du tonnage mondial.
- 43 Examen annuel de la CIMM 2001/2002.
- 44 Voir le document présenté au Comité juridique de l'OMI par la Confédération internationale des syndicats libres LEG84/13/5.
- 45 Déclaration conjointe du Sommet franco-espagnol tenu à Malaga (Espagne) le 26 novembre 2002.
- 46 Le Conseil des ministres des transports de l'Union européenne s'est déclaré en faveur d'un audit obligatoire lors de sa réunion de décembre de 2002.
- 47 Voir, pour de plus amples renseignements sur le programme de contrôle de l'OACI, le document C/89/13/Add.1 de l'OACI.
- 48 Document présenté par le Canada, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas et le Portugal (FSI 10/12/1 de l'OMI).
- 49 Rapport du Sous-Comité de l'application des instruments par l'État du pavillon sur les travaux de sa dixième session, avril 2002 (FSI 10/17, par. 12.4 à 12.8).
- 50 Déclaration conjointe, Sommet franco-espagnol, Malaga, 26 novembre 2002. Voir également la déclaration faite par l'Espagne lors de la cinquante-septième session de l'Assemblée générale lors de l'examen du point de l'ordre du jour « Les océans et le droit de la mer » (A/57/PV.74).
- 51 Communiqué de presse IP/02/1791 de la Commission européenne en date du 3 décembre 2002.
- 52 Rapport de la réunion interinstitutions sur le traitement des personnes secourues en mer, Genève, 2 et 3 juillet 2002, document MSC 76/22/8 de l'OMI.
- 53 On trouvera un résumé des débats de cette réunion d'experts dans le document MSC/76/22/8, annexe.
- 54 On trouvera le texte complet de ces amendements dans le document FAL/30/9/Add.2.
- 55 Résolution 57/145 de l'Assemblée générale, par. 2.
- 56 Voir, par exemple, la déclaration conjointe du sixième Sommet ASEAN-Chine, tenu au Cambodge le 4 novembre 2002, sur le site Web de l'ASEAN.
- 57 Résolution 57/27 de l'Assemblée générale, par. 6.
- 58 Résolution 57/219 de l'Assemblée générale, par. 1.
- 59 *The New York Times*, 19 octobre 2002.
- 60 Ibid., 26 janvier 2003.
- 61 Documents OMI, SOLAS/CONF.5/32 et SOLAS/CONF.5/34.
- 62 Résolution 57/141 de l'Assemblée générale, par. 28.
- 63 Rapport du CSM sur les travaux de sa soixante-seizième session, document MSC 76/23, par. 16.6.
- 64 D'après un article de presse publié par un journal espagnol sur le site Web ABC, Madrid, 4 janvier 2003.

- ⁶⁵ *BBC News*, 28 janvier 2003.
- ⁶⁶ Ibid., 13 janvier 2003.
- ⁶⁷ Ibid., 28 janvier 2003.
- ⁶⁸ *Rapport du Sommet mondial pour le développement durable, Johannesburg (Afrique du Sud), 26 août-4 septembre 2002* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.03.II.A.1 et rectificatif), chap. I, résolution 2, annexe, par. 30.
- ⁶⁹ Ibid., résolution 1, annexe.
- ⁷⁰ Ibid., résolution 2, annexe.
- ⁷¹ Voir résolution 55/2 de l'Assemblée générale.
- ⁷² *Rapport de la Conférence mondiale sur le développement durable des petits États insulaires en développement, Bridgetown (Barbade), 25 avril-6 mai 1994* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.94.I.18 et rectificatifs), chap. I, résolution 1, annexe II.
- ⁷³ *Rapport du Sommet mondial pour le développement durable, Johannesburg (Afrique du Sud), 26 août-4 septembre 2002* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.03.II.A.1 et rectificatif), chap. I, résolution 2, annexe, par. 31 b) à d) et 32 b).
- ⁷⁴ Résolution 57/143 de l'Assemblée générale, par. 15.
- ⁷⁵ Ibid., par. 13 et 19.
- ⁷⁶ Contribution de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) au rapport du Secrétaire général à la quatrième réunion du Processus consultatif officieux, et à l'Assemblée générale à sa cinquante-huitième session, janvier 2003.
- ⁷⁷ *Rapport du Sommet mondial pour le développement durable, Johannesburg (Afrique du Sud), 26 août-4 septembre 2002* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.03.II.A.1 et rectificatifs), chap. I, résolution 2, annexe, par. 31 d) et f).
- ⁷⁸ Ces instruments comprennent la Déclaration de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement de 1992 et Action 21; l'Accord de la FAO de 1993 visant à favoriser le respect des mesures internationales de conservation et de gestion; l'Accord des Nations Unies de 1995 sur les stocks de poissons; le Code de conduite de 1995 pour une pêche responsable et les plans d'action internationaux y relatifs; le Consensus de Rome de 1995 sur les pêches mondiales; la Déclaration et le Plan d'action de Kyoto de 1995 sur la contribution durable des pêches à la sécurité alimentaire; et la Déclaration de Reykjavik de 2001 sur une pêche responsable dans l'écosystème marin.
- ⁷⁹ Rapport du Comité des pêches sur les travaux de sa vingt-deuxième session, Rome, 17-20 mars 1997, Rapport de la FAO sur les pêches No 562 (FIPL/R562), par. 31 et 32.
- ⁸⁰ Rapport de la Réunion des organismes et arrangements régionaux de gestion de la pêche relevant ou non de la FAO, Rome, Italie, 11-12 février 1999, Rapport de la FAO sur les pêches No 597 (FIPL/R597).
- ⁸¹ Rapport de la Réunion des organismes et arrangements régionaux de gestion de la pêche relevant ou non de la FAO, Rome, 20-21 février 2001, Rapport de la FAO sur les pêches No 645 (FIPL/R645).
- ⁸² Les organisations intergouvernementales participant à la Réunion étaient le Conseil de coopération économique Asie-Pacifique, l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE), la Communauté des Caraïbes (CARICOM), la FAO, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), la Communauté de développement de l'Afrique australe (CDA), l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE).
- ⁸³ Rapport de la deuxième Réunion spéciale des organisations intergouvernementales sur les programmes de travail visant les subventions à la pêche (Rome, 4 et 5 juillet 2002).

- ⁸⁴ *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture* (SOFIA, 2002), troisième partie.
- ⁸⁵ COFI/2003/INF.12.
- ⁸⁶ Rapport de la Consultation d'experts Norvège-FAO sur la gestion des ressources halieutiques partagées, Bergen (Norvège), 7-10 octobre 2002. FAO, Rapport sur les pêches, No 695 (Rome, FAO, 2002), 34 p. Le rapport sera publié dans les cinq langues officielles de la FAO.
- ⁸⁷ Source : *Atlas des océans de l'ONU*.
- ⁸⁸ Guide de la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, janvier 2002, <<http://www.unep-wcmc.org/cms/>>.
- ⁸⁹ Le rapport a été établi par le Réseau mondial de surveillance des récifs coralliens, avec le concours de l'Initiative internationale pour les récifs coralliens et du Réseau international d'action pour les récifs coralliens. Voir <www.icriforum.org/secretariat/french/pdf/ICRI-APPEL-ACTION.pdf>. Voir aussi <www.aums.gov.au/pages/research/coral-bleaching/scr2002/scr-00.html>.
- ⁹⁰ Voir texte établi lors de la quarante-huitième session du Comité pour la protection de l'environnement maritime (7-11 octobre 2002) dans le document MEPC 48/21, annexe 2 de l'OMI.
- ⁹¹ Forum OMI/PNUE sur les arrangements régionaux de coopération en matière de lutte contre la pollution marine, 2002.
- ⁹² LC/SG 25/11, annexe 4.
- ⁹³ LC/SG 25/11, annexe 4.
- ⁹⁴ Rapport de la Conférence des Parties à la Convention de Bâle, UNEP/CHW.6/40, annexe.
- ⁹⁵ UNEP/CHW.6/23, annexe.
- ⁹⁶ UNEP/CHW/LWG/5/4, annexe.
- ⁹⁷ Résolution A.927 (22) de l'OMI.
- ⁹⁸ GESAMP, 2001, « A Sea of Troubles », *Rapports et études du GESAMP*, No 70 (Nairobi, PNUE, 2001).
- ⁹⁹ K. Kathiresan et B. L. Bingham, « Biology of mangroves and mangrove ecosystems », *Advances in marine biology*, vol. 40 (2001), p. 5.
- ¹⁰⁰ Ibid., p. 54.
- ¹⁰¹ Ibid., p. 36 et 37.
- ¹⁰² R. V. Salm, J. R. Clark et E. Siirila, *Marine and Coastal Protected Areas: A Guide for Planners and Managers*, Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN, Gland, Suisse) 2000, p. 162 à 164.
- ¹⁰³ M. Gianni, « Protecting the biodiversity of seamount ecosystems in the deep sea: the case for a global agreement for marine reserves on the high seas », document de travail examiné lors de l'atelier organisé par l'Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources et le Fonds mondial pour la nature sur les zones marines protégées de haute mer, 15-17 janvier 2003, Malaga (Espagne) p. 2.
- ¹⁰⁴ Article 234 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
- ¹⁰⁵ GESAMP, op. cit., note 98.
- ¹⁰⁶ Ibid.
- ¹⁰⁷ FAO, « Pêches et droit de la mer : une décennie de changements », chapitre spécial (révisé) de « La situation de l'alimentation et de l'agriculture » 1992, circulaire de la FAO sur les pêches No 853 (FIDI/C853), Département des pêches de la FAO, FAO, Rome, 1993, p. 30.

- 108 Ibid.
- 109 K.Kathiresan et B. L. Bingham, op. cit., note 99, p. 58 à 74.
- 110 R. V. Salm, J. R. Clark et E. Siirila, op. cit., note 102, p. 166 à 193.
- 111 Ibid.
- 112 FAO, op. cit., note 107.
- 113 Ibid.
- 114 M. Gianni, op. cit., p. 2.
- 115 Résolution A.927 (22) de l'Organisation maritime internationale, annexe 2, par. 2.1 et 2.2.
- 116 *Le statut des ressources naturelles en haute mer* (Gland (Suisse), WWF/IUCN, 2001).
- 117 Lyle Glowka, projet d'article soumis à *Marine Policy*; texte communiqué à l'avance par l'auteur.
- 118 Voir le rapport d'un atelier InterRidge, Institute of Ocean Sciences, Sydney (Victoria) (Canada), tenu du 28 au 30 septembre 2000.
- 119 *The New Zealand Herald*, daté du 31 décembre 2002.
- 120 Amy Mathews-Amos A et Ewann A. Bernston, « Climate change harms ocean life », *Earth Island Journal*, automne 1999, p. 20.
- 121 *The New Zealand Herald*, op.cit., note 119.
- 122 *Rapport de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, Rio de Janeiro 3-14 juin 1992* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.93.I.8 et rectificatifs, vol. I, *Résolutions adoptées par la Conférence*, résolution 1, annexe II.
- 123 Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, *Instruments internationaux relatifs à la pêche, avec index* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.98.X.11), sect. 1; voir aussi A/CONF/164/37.
- 124 *Rapport du Sommet mondial pour le développement durable, Johannesburg, 26 août-4 septembre 2002* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.03.II.A.1 et rectificatif) chap. I résolution 2, annexe, par. 32 a).
- 125 *Le Protocole de 1985 relatif aux zones protégées ainsi qu'à la faune et la flore sauvages de la région de l'Afrique orientale* exige des parties qu'elles prennent toutes les mesures appropriées pour, notamment, protéger et préserver les écosystèmes rares ou fragiles, ainsi que les espèces rares en déclin numérique, menacées ou en voie d'extinction et leurs habitats, créer des zones protégées dans les zones relevant de leur juridiction lorsqu'il y a lieu, et prendre toutes les mesures appropriées pour les protéger.
- Le Protocole de 1989 pour la conservation et la gestion du milieu marin et des zones côtières du Pacifique Sud-Est* autorise la création de parcs, de réserves et de sanctuaires pour protéger et préserver des ressources et des écosystèmes culturels et naturels fragiles ou uniques, en mettant particulièrement l'accent sur les espèces végétales et animales menacées de déclin numérique ou d'extinction. Il interdit toute activité susceptible d'avoir des effets néfastes sur l'écosystème, la flore, la faune ou l'habitat.
- Le Protocole de 1990 relatif aux zones et à la vie sauvage spécialement protégées de la région des Caraïbes* préconise la création de zones protégées afin de conserver, maintenir et restaurer, notamment, les habitats et les écosystèmes associés nécessaires à la survie et à la restauration des espèces animales et végétales en danger, menacées ou endémiques.
- Le Protocole de 1995 relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique de la Méditerranée* est applicable à toutes les eaux marines de la Méditerranée, quel que soit leur

statut juridique, ainsi qu'aux fonds marins et à leur sous-sol, et aux zones côtières terrestres qui sont désignées par chaque partie, y compris les zones humides. Il préconise la création d'« aires spécialement protégées » et d'« aires spécialement protégées d'importance méditerranéenne » dans les zones marines et côtières afin de promouvoir la coopération dans le domaine de la gestion et de la conservation des zones naturelles, ainsi que dans celui de la protection des espèces menacées et de leurs habitats.

- 126 Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres <www.gpa.unep.org>.
- 127 Rapport de la première Réunion intergouvernementale chargée d'examiner la mise en oeuvre du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, Montréal (Canada), 26-30 novembre 2001, Déclaration de Montréal sur la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, UNEP/GPA/IGR.1/9, annexe I, alinéas a) et c) du paragraphe 9.
- 128 *État des pêcheries et de l'aquaculture mondiale, 2000*, Département des pêches, FAO, Rome, 2000, p. 13 à 15.
- 129 Ibid.
- 130 Département des pêches de la FAO – Glossaire : <www.fao.org/fi/glossary>.
- 131 G. Kalleher *Guidelines for Marine Protected Areas* UICN, Gand (Suisse) et Cambridge (Royaume-Uni), 1999, p. xi et xii.
- 132 L. A. Kimball, *International Ocean Governance: Using International Law and Organizations to Manage Marine Resources Sustainably*, UICN, Gland (Suisse) et Cambridge (Royaume-Uni), 2001.
- 133 UNEP/CBD/SBSTTA/8/9, Add.1.
- 134 R. V. Salm, J. R. Clark et E. Siirila, op. cit., note 102, p. 23, 24 et 29.
- 135 Ibid.
- 136 Ibid., extrait.
- 137 Steven R. Palumbi, « Marine Reserves, A Tool for Ecosystem Management and Conservation », texte établi à l'intention de la Commission Pew des océans, Université de Stanford, Stanford (Californie), 2002, p. 2.
- 138 Ibid, p. 34.
- 139 Ibid., p. 35.
- 140 Convention pour la conservation et la gestion des stocks de poissons grands migrateurs dans le Pacifique-Centre et Ouest, alinéas c) à f) de l'article 5; Convention pour la conservation et la gestion des ressources halieutiques dans l'océan Atlantique du Sud-Est, alinéas b) à f) de l'article 3; Accord pour la création de la Commission de l'océan Indien du Sud-Ouest, paragraphes 1, 2 et 4 de l'article 6.
- 141 Vingt et unième réunion de la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, Hobart, Tasmanie (Australie), 21 octobre-1er novembre 2002.
- 142 M. Gianni, op. cit., note 103, p. 1 à 7.
- 143 Contribution de la FAO au rapport du Secrétaire général.
- 144 Ce guide a été mis au point par le Centre d'étude du droit de l'environnement pour le compte de l'Initiative internationale pour les récifs coralliens, grâce à l'appui du Ministère français de l'aménagement du territoire et de l'environnement.
- 145 Le manque d'espace ne permettant pas d'exposer *in extenso* les initiatives régionales, seul un exemple de petit État insulaire en développement dans les Caraïbes est présenté. On trouvera deux ou trois exemples dans le document A/57/57.

- ¹⁴⁶ Compte rendu de la première étude de faisabilité sur l'établissement d'un processus périodique d'évaluation de l'état du milieu marin, Reykjavik, 12-14 septembre 2001.
- ¹⁴⁷ Compte rendu de l'atelier technique organisé en vue d'établir un processus périodique d'évaluation du milieu marin, Brême (Allemagne), 18-20 mars 2002.
- ¹⁴⁸ Voir troisième réunion du Processus consultatif, « Summary of discussions, Panels A and B », disponible en anglais à l'adresse électronique suivante : <http://www.un.org/Depts/los/consultative_process/consultative_process.htm>.
-