

**Assemblée générale**

Distr. générale
25 juillet 2008
Français
Original : anglais

Soixante-troisième session

Point 73 a) de l'ordre du jour provisoire*

Les océans et le droit de la mer**Rapport sur les travaux du Processus consultatif
officiel ouvert à tous sur les océans et le droit
de la mer à sa neuvième réunion****Lettre datée du 25 juillet 2008, adressée au Président
de l'Assemblée générale par les coprésidents du Processus
consultatif**

Conformément aux résolutions 54/33, 57/141 et 60/30 de l'Assemblée générale, nous avons été nommés coprésidents de la neuvième réunion du Processus consultatif officiel ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer (ci-après dénommé le « Processus consultatif »).

Nous avons l'honneur de vous faire tenir ci-joint le rapport sur les travaux du Processus consultatif à sa neuvième réunion, qui s'est tenue au Siège de l'ONU du 23 au 27 juin 2008. Conformément à l'alinéa h) du paragraphe 3 de la résolution 54/33 de l'Assemblée générale et se référant aux résolutions 61/222 et 62/215 de l'Assemblée générale sur les océans et le droit de la mer, la neuvième réunion a convenu par consensus d'un certain nombre d'éléments portant sur la sécurité maritime, thème de la réunion, à soumettre à l'Assemblée générale pour examen au titre du point intitulé « Les océans et le droit de la mer », qui sont exposés dans la partie A du présent rapport. On trouvera un résumé des débats tenus à la neuvième réunion dans la partie B et, dans la partie C, des informations sur des questions supplémentaires qu'il a été proposé d'inscrire à la liste des thèmes qui pourraient utilement retenir l'attention de l'Assemblée générale lors de ses travaux futurs sur les océans et le droit de la mer.

* A/63/150.



Nous vous saurions gré de bien vouloir faire distribuer le texte de la présente lettre et du rapport du Processus consultatif comme document de l'Assemblée générale à sa soixante-troisième session, au titre du point intitulé « Les océans et le droit de la mer ».

Les coprésidents
(Signé) Lorraine (Lori) **Ridgeway**
Paul **Badji**

Partie A

Éléments consensuels qu'il pourrait être suggéré à l'Assemblée générale d'examiner au titre du point de l'ordre du jour intitulé « Les océans et le droit de la mer »

1. La neuvième réunion du Processus consultatif officieux ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer s'est tenue du 23 au 27 juin 2008 et, conformément aux résolutions 61/222 et 62/215 de l'Assemblée générale, a axé ses débats sur le thème de la sécurité maritime.
2. Le 27 juin, les participants ont entamé l'examen des éléments proposés par les coprésidents. À l'issue des débats, ils sont parvenus à un accord sur des éléments intéressant la sécurité maritime, énoncés ci-dessous.

Éléments consensuels

3. La sécurité maritime est essentielle si l'on veut que les océans et les mers jouent leur rôle dans la promotion des dimensions économiques, sociales et environnementales du développement durable, comme indiqué au chapitre 17 du programme Action 21 adopté par la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, notamment grâce au commerce international, au développement économique, à la réduction de la pauvreté et à la protection de l'environnement. Elle est indispensable au bien-être des personnes qui vivent des ressources des océans et des mers. Les menaces et les défis qui pèsent sur la sécurité des océans ont une portée mondiale, et seules une coopération et une coordination internationales peuvent permettre d'y faire face efficacement.
4. Le régime juridique de la sécurité maritime découle d'un certain nombre d'instruments internationaux, qui s'appliquent conformément à la Charte des Nations Unies et à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après « la Convention »). Un grand nombre d'organisations internationales, dont des organisations régionales et sous-régionales, jouent un rôle important et actif dans l'élaboration et l'application de ce régime, en particulier l'Organisation maritime internationale (OMI).
5. Il est proposé que l'Assemblée générale :
 - a) Reconnaisse la nécessité d'une adhésion plus large aux instruments juridiques internationaux pertinents, en renforce l'application et le respect effectifs et encourage les États à prendre à cet égard les mesures voulues, en mettant l'accent sur la nécessité de renforcer les capacités et l'aide fournie aux États en développement;
 - b) Réaffirme que les États du pavillon, les États du port et les États côtiers ont tous l'obligation d'assurer l'application et le respect effectifs des instruments internationaux sur la sécurité maritime, conformément au droit international, en particulier la Convention, et que c'est aux États du pavillon qu'il incombe principalement de faire davantage d'efforts, notamment en améliorant la transparence concernant la propriété des navires;

c) Déclare que les règles juridiques régissant la sécurité maritime peuvent avoir des objectifs communs, intimement liés ou interdépendants, qui se renforcent mutuellement, et encourage les États à en tenir compte dans leur application;

d) Se félicite de la poursuite des activités en faveur du renforcement des capacités et encourage les États et les institutions financières internationales à fournir des ressources supplémentaires pour financer les programmes de renforcement des capacités, dont le transfert de technologies, notamment par le biais de l'OMI et d'autres organisations internationales afin de répondre aux besoins des États en développement en matière de sécurité maritime.

6. Le facteur humain joue un rôle essentiel dans la promotion de la sécurité maritime. Il est proposé que l'Assemblée générale :

a) Souligne la nécessité de redoubler d'efforts pour promouvoir une culture de sécurité dans les transports maritimes et remédier au manque de personnel convenablement formé, note l'importance du processus de révision de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (1978) mené par l'OMI, et préconise la création de nouveaux centres d'enseignement et d'apprentissage offrant la formation requise;

b) Insiste sur le fait que l'on doit mettre en œuvre les mesures de sécurité en en réduisant au minimum les répercussions négatives sur les gens de mer et les pêcheurs, notamment en ce qui concerne leurs conditions de travail;

c) Invite tous les États à ratifier la Convention du travail maritime (2006), la Convention concernant le travail dans le secteur de la pêche (2007) et la Convention révisant la convention sur les pièces d'identité des gens de mer (2003) de l'Organisation internationale du Travail, ou à y adhérer, et à leur donner effet, en soulignant la nécessité d'une coopération et d'une assistance techniques à cet égard;

d) Se félicite de la coopération continue entre l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'OMI et l'OIT s'agissant de la sécurité des pêcheurs et des navires de pêche, souligne qu'il importe au plus haut point de poursuivre les travaux dans ce domaine, et prenne note des débats sur l'importance d'un plan d'action international dans ce domaine menés à la FAO.

7. La fourniture d'une assistance aux personnes en détresse en mer est une obligation fondamentale du droit international, qu'il faut continuer d'honorer afin de répondre à l'impératif humanitaire de prévenir la perte de vies humaines en mer, quels que soient la nationalité ou le statut des personnes ou les circonstances dans lesquelles elles sont trouvées. Compte tenu des engagements énoncés dans la résolution 62/215 de l'Assemblée générale, il est proposé que celle-ci :

a) Se félicite de la coopération et de la coordination continues entre les membres du groupe interinstitutions sur le traitement des personnes sauvées en mer;

b) Se félicite également des activités que l'OMI continue de mener en vue du débarquement des personnes sauvées en mer et note à ce propos la nécessité de mettre en œuvre tous les instruments internationaux pertinents;

c) Déclare que tous les États doivent s'acquitter de leurs obligations en matière de recherche et de sauvetage et qu'il demeure nécessaire que l'OMI et les autres organisations compétentes aident en particulier les États en développement à accroître leurs moyens de recherche et de sauvetage, notamment en créant de

nouveaux centres et centres secondaires régionaux de coordination du sauvetage, et prennent des mesures efficaces pour régler, dans la mesure du possible, le problème posé par les navires ou embarcations impropres à la navigation dans leur juridiction nationale;

d) Demande aux États de continuer de coopérer à la recherche de solutions globales aux migrations internationales et au développement, notamment en recourant au dialogue sous toutes ses formes.

8. En ce qui concerne la sécurité maritime, il est proposé que l'Assemblée générale :

a) Rappelle que toutes les mesures prises pour combattre les menaces à la sécurité maritime doivent être conformes au droit international, notamment la Convention et les autres instruments juridiques internationaux pertinents, et respecter la juridiction maritime, et réaffirme que la souveraineté, l'intégrité territoriale et l'indépendance politique des États, ainsi que les principes du non-recours à la menace ou à l'emploi de la force, de l'égalité souveraine des États et de la liberté de navigation, doivent être respectés;

b) Salue le rôle crucial de la coopération internationale aux niveaux mondial, régional, sous-régional et bilatéral dans la lutte contre les menaces à la sécurité maritime, conformément au droit international, notamment grâce à l'intensification de l'échange d'informations entre États concernant la détection, la prévention et la répression de ces menaces, ainsi que les poursuites engagées contre les délinquants compte dûment tenu de la législation nationale, et la nécessité de renforcer durablement les capacités à l'appui de ces objectifs.

9. En ce qui concerne la piraterie et les vols à main armée à l'encontre de navires, et compte tenu de la résolution 62/215 de l'Assemblée générale, il est proposé que l'Assemblée générale :

a) Souligne qu'il importe de signaler rapidement les incidents afin que l'on puisse disposer d'une information précise sur l'ampleur du problème de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires et, dans le cas des vols à main armée, que les navires concernés notifient l'État côtier; insiste sur l'importance d'une communication efficace de l'information aux États dont les navires risquent de faire l'objet d'actes de piraterie ou de vols à main armée; et prenne note du rôle majeur que l'OMI et le Centre de partage des informations de l'Accord de coopération régionale en matière de lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis contre les navires en Asie jouent dans ce domaine;

b) Invite les États à prendre les mesures requises compte tenu de leur droit interne pour faciliter l'arrestation et le jugement des auteurs présumés d'actes de piraterie;

c) Exprime sa préoccupation face au problème de la piraterie et du vol à main armée commis en mer, notamment au large des côtes de la Somalie, et prenne note des efforts récents faits pour régler ce problème aux niveaux mondial et régional, en particulier la résolution 1816 (2008) dans laquelle le Conseil de sécurité affirme que l'autorisation donnée s'applique à la seule situation en Somalie et n'affecte pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les États Membres du droit international, notamment les droits ou obligations résultant de la

Convention pour ce qui est de toute autre situation, et souligne en particulier qu'elle ne peut être regardée comme établissant un droit international coutumier.

10. En ce qui concerne la criminalité transnationale organisée, il est proposé que l'Assemblée générale :

a) Déclare que les actes de criminalité transnationale organisée menacent les utilisations légitimes des océans, l'économie des États, leurs populations et leurs milieux naturels, et mettent en danger la vie des personnes en mer;

b) Constate que les actes de criminalité transnationale organisée sont divers et peuvent être interdépendants dans certains cas, et que les organisations criminelles s'adaptent et tirent parti de la vulnérabilité des États, notamment les États côtiers et les petits États insulaires en développement dans les zones de transit, et engage les États et les organisations intergouvernementales compétentes à resserrer la coopération et la coordination à tous les niveaux, afin de détecter et de réprimer le trafic et la contrebande conformément au droit international;

c) Considère qu'il est impératif que les organisations internationales compétentes et les donateurs accordent aux États en développement une aide continue au renforcement de leurs capacités, notamment en termes financier et technique, afin d'accroître encore leur capacité de prendre des mesures efficaces face aux multiples manifestations des activités criminelles internationales en mer, conformément aux instruments internationaux pertinents, notamment la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et les Protocoles qui s'y rapportent;

d) Déclare qu'il importe de renforcer la coopération internationale à tous les niveaux pour lutter contre la criminalité transnationale organisée, y compris le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes, le trafic de migrants et la traite des êtres humains et les activités criminelles en mer qui entrent dans le champ d'application de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée;

e) Considère que la pêche illégale menace les dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable, et que certains pays, forts de leurs expériences respectives, ont déclaré qu'il s'avère que de telles activités illégales sont le fait d'organisations criminelles transnationales, d'où l'idée d'une concertation approfondie à mener avec les parties intéressées à tous les niveaux sur ce qui apparaît comme une tendance, en vue d'une étude multidisciplinaire sur la question.

11. En ce qui concerne plus particulièrement la sécurité maritime, il est proposé que l'Assemblée générale :

a) Constate que les règles et normes du transport maritime international adoptées par l'OMI concernant la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation et la lutte contre la pollution des mers et sa prévention, complétées par les pratiques optimales de transport maritime, ont conduit à une réduction significative des accidents maritimes et des incidents de pollution, et encourage tous les États à participer au Programme facultatif d'audit à l'intention des États membres de l'OMI;

b) Déclare que la sécurité maritime peut également être améliorée grâce à un contrôle efficace mené par l'État du port, au renforcement des mécanismes

régionaux et à l'intensification de la coordination et de la coopération entre eux, et à de plus fréquents échanges d'informations, notamment entre les services de sécurité;

c) Tienne compte des effets que les accidents maritimes peuvent avoir sur l'environnement et l'économie des États côtiers, en particulier lorsque ces accidents sont liés au transport de matières radioactives, souligne l'importance de régimes de responsabilité efficaces à cet égard, et rappelle les paragraphes 58 et 59 de sa résolution 62/215¹.

Partie B

Résumé des débats établi par les coprésidents

Points 1 et 2 de l'ordre du jour : Ouverture de la réunion et adoption de l'ordre du jour

12. Les documents officiels suivants étaient à la disposition des participants : a) rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer (A/63/63); b) document contenant l'organisation des travaux et l'ordre du jour provisoire annoté de la réunion (A/AC.259/L.9); et c) rapport du Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) intitulé « Le traitement des personnes sauvées en mer : conclusions et recommandations issues de réunions et de tables rondes d'experts convoquées récemment par le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés » (A/AC.259/17).

13. La réunion a été ouverte par les coprésidents Paul Badji (Sénégal) et Lori Ridgeway (Canada) qui, dans leurs déclarations liminaires, ont donné un aperçu des principaux problèmes rencontrés en matière de sécurité maritime et présenté les grandes lignes du programme de travail, ainsi que leurs propositions pour l'organisation des travaux. Ils ont également appelé l'attention sur le fonds d'affectation spéciale volontaire établi pour aider les pays en développement, en particulier les pays les moins avancés, les petits États insulaires en développement et les États sans littoral, à participer aux réunions du Processus consultatif, et ont vivement encouragé les États à verser des contributions à ce fonds qui, à la date de la neuvième réunion, en était dépourvu.

14. Le Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques, Conseiller juridique, a également fait des déclarations liminaires, notant que le Processus consultatif contribuait à alimenter et à faciliter les débats de l'Assemblée générale. En ce qui concerne la sécurité maritime, il a surtout mis l'accent sur l'importance du facteur humain dans ce domaine, et rappelé que la finalité ultime de l'ordre juridique international devrait toujours être la protection de l'individu.

15. Après ces remarques liminaires, les participants ont approuvé l'organisation des travaux proposée par les coprésidents, ainsi que l'ordre du jour provisoire annoté de la neuvième réunion, qui a ensuite été adopté.

¹ Sans s'opposer au consensus, une délégation a émis des réserves sur ce paragraphe. Plusieurs autres délégations ont déclaré qu'elles s'étaient associées au consensus concernant l'alinéa c) du paragraphe 11 étant entendu qu'il n'ajoutait rien de nouveau, ni ne modifiait le sens de la déclaration figurant dans la résolution 62/215 de l'Assemblée générale, mais qu'il avait pour seul but de mentionner les « États côtiers ».

16. Des représentants de 102 États, de 20 organisations intergouvernementales et autres organismes et de 15 organisations non gouvernementales ont assisté à la réunion.

Point 3 de l'ordre du jour : Échange de vues général sur les domaines critiques et les mesures requises, y compris des questions examinées lors des réunions précédentes

17. Le point 3 a été examiné au cours de deux séances plénières. Les délégations ont axé leurs interventions sur le thème de la réunion et ont également procédé à un échange de vues sur d'autres questions, par exemple celles examinées lors de précédentes réunions (voir par. 24 à 26 ci-dessous).

18. Un résumé des débats sur le thème principal tenus tant en séances plénières que dans les groupes de travail figure aux paragraphes 34 à 128 ci-dessous.

19. Les débats ont également porté sur le rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer et sur le Processus consultatif.

20. Plusieurs délégations ont remercié le Secrétaire général de son rapport et se sont félicitées du travail effectué par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques, qui a également assuré des fonctions de secrétariat pour le Processus consultatif. Elles ont notamment indiqué que la partie du rapport consacrée à la sécurité maritime offrait une base très utile pour les discussions. Un certain nombre de délégations ont fait référence à des parties spécifiques du rapport durant leurs interventions (voir par. 40, 84 et 107).

21. La neuvième réunion a marqué la fin du troisième cycle de trois ans du Processus consultatif et, étant donné que l'efficacité et l'utilité du Processus seront examinées par l'Assemblée générale à sa soixante-troisième session, un certain nombre de délégations ont fait des observations à ce propos. Plusieurs ont exprimé leur ferme appui au Processus consultatif, qui contribuait à faciliter les travaux de l'Assemblée générale lors de son examen annuel des faits nouveaux liés aux affaires maritimes et au droit de la mer. On a souligné l'importance d'un débat ouvert, transparent et intégré sur des questions qui présentent un enjeu mondial et sont souvent complexes et interdisciplinaires. Certaines délégations ont fait valoir qu'un facteur clef du succès rencontré par le Processus consultatif tenait à sa composition non limitée et à la participation sans exclusive à ses réunions. Plusieurs délégations ont manifesté leur appui au renouvellement du mandat du Processus consultatif et proposé des thèmes qu'il pourrait examiner dans l'avenir. Une délégation a fait observer que le choix anticipé des thèmes avait permis de mieux préparer les réunions.

22. Plusieurs délégations ont rappelé que l'Assemblée générale, dans sa résolution 54/33, a établi le Processus consultatif en conformité avec le cadre juridique constitué par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les objectifs du chapitre 17 d'Action 21 et fait siennes les recommandations de la Commission du développement durable relatives à la coordination et à la coopération internationales concernant les océans et les mers. Elles ont avancé que si le mandat du Processus consultatif était renouvelé, la réunion devrait axer ses travaux sur des questions intéressant le développement durable. Certaines délégations ont estimé que le mandat devrait être revu chaque année. Une délégation a noté que, puisqu'il

est prévu que la Commission examine la question des océans et des mers en 2014, le mandat du Processus consultatif devrait être renouvelé au moins jusqu'à cette date.

23. Plusieurs délégations ont déclaré que les travaux du Processus consultatif ne devraient pas préjuger du débat général sur les mêmes questions qui se tiendrait durant l'Assemblée générale, et que le Processus consultatif devrait s'employer surtout à recommander des thèmes plutôt qu'à formuler des dispositions précises destinées à être reprises dans les résolutions de l'Assemblée générale. Certaines délégations ont relevé que le Processus consultatif ne devait pas mettre l'accent sur la négociation d'éléments, mais plutôt sur un échange de vues. D'autres ont souligné que les travaux du Processus consultatif ne devaient pas faire double emploi avec ceux d'autres instances.

24. L'examen du point 3 a suscité d'autres questions, notamment celles de la viabilité des pêches et des changements climatiques. Les participants ont été informés des faits suivants : l'adoption de la Déclaration de Vava'u sur la viabilité des pêches par le Forum des îles du Pacifique à sa trente-huitième réunion, tenue à Tonga les 16 et 17 octobre 2007; l'engagement du Forum des îles du Pacifique à coopérer au niveau régional afin d'élaborer un guide de pratiques optimales à l'intention de l'Organisation régionale de gestion des pêches du Pacifique-Sud, conformément à la demande formulée par l'Assemblée générale dans sa résolution 61/105 en vue de l'adoption de mesures visant à réglementer la pêche de fond; la décision des États parties à l'Accord de Nauru de 1982 concernant la coopération dans la gestion des pêches d'intérêt commun d'appliquer des mesures de gestion pour le thon obèse à gros œil et le thon à nageoire jaune; et la persistance des difficultés que les États insulaires du Pacifique avaient à suivre, contrôler et surveiller leurs zones économiques exclusives.

25. Plusieurs délégations ont souligné les graves menaces résultant des répercussions du changement climatique, en particulier sur les petits États insulaires en développement, et proposé que l'Assemblée générale adopte une approche plus directe lorsqu'elle examine ces menaces, notamment en encourageant l'application du principe de précaution.

26. Outre le climat et les océans, plusieurs délégations ont demandé que l'Assemblée générale prenne des mesures concernant le transport de matières nucléaires; la pêche illégale, non déclarée et non réglementée; les aspirations au développement des petits États insulaires en développement; la compétence des organisations régionales de gestion des pêches; les prises accessoires, question de sécurité alimentaire; et les zones de protection marines et côtières.

Thème principal : sécurité et sûreté maritimes

27. Divers aspects de la sécurité et de la sûreté maritimes ont été examinés au cours de cinq débats et lors de la séance plénière. Avant chaque séance, un résumé analytique de la plupart des exposés a été publié sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer². Quatre ou cinq exposés ont été présentés lors de chaque débat, suivis d'une discussion au cours de laquelle les participants ont demandé des précisions aux membres du groupe de discussion ou prononcé des déclarations relatives aux exposés ou aux conséquences à en tirer.

² Le texte ou le résumé de certains exposés peut être consulté sur le site : www.un.org/Depts/los/consultative_process/9thmeetingpanel.htm.

1. Exposés

28. Le premier débat sur le thème « Aperçu général des menaces à la sécurité maritime, de leurs effets et des mesures prises pour y faire face, l'accent étant mis sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires » a montré comment l'échange d'informations et les accords de coopération entre les États peuvent s'avérer efficaces pour lutter contre ces dangers. Stuart Kaye, professeur à la chaire de droit à l'université de Melbourne (Australie), a exposé les diverses menaces à la sécurité maritime et les mesures qui peuvent être prises dans le cadre des instruments juridiques internationaux. Pottengal Mukundan, Directeur du Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale, a donné des indications sur l'ampleur du problème posé par la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, certains faits récents et le rôle joué par le Centre d'information sur la piraterie du Bureau pour fournir des informations sur de tels actes perpétrés à l'encontre des États côtiers et des États du pavillon, ainsi que des organisations internationales. Yoshiaki Ito, Directeur exécutif du Centre d'échange de renseignements créé au titre de l'Accord de coopération régionale de lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis contre les navires en Asie, a expliqué comment le Centre contribue à combattre ces fléaux en Asie du Sud-Est grâce à l'échange d'informations, au renforcement des capacités et aux accords de coopération conclus entre les États de la région. Arif Havas Oegroseno, Directeur de la Section des traités relatifs aux affaires politiques, sécuritaires et territoriales du Département des affaires étrangères de l'Indonésie, dans son exposé sur les abordages armés perpétrés à l'encontre des navires dans les détroits de Malacca et de Singapour, a fait le bilan de l'expérience acquise par son pays dans le cadre de la coopération établie avec d'autres États pour réprimer ces actes. Nancy Karigithu, Directrice de l'Autorité maritime établie au Kenya, a exposé la politique adoptée par son pays concernant la lutte contre la piraterie et les abordages armés, en appelant l'attention sur la situation au large des côtes somaliennes et les efforts de coopération régionale en cours, ainsi que sur les procès engagés par les autorités kényanes contre les auteurs de tels actes.

29. Le deuxième débat, consacré à la prévention et la répression de la criminalité transnationale organisée, a montré que les activités de ces groupes criminels étaient diverses et pouvaient être étroitement liées. Il a ajouté que ces organisations pouvaient s'adapter en fonction de la situation et qu'elles pouvaient tirer profit de la faiblesse des États. Ashley Roach, du Bureau du Conseiller juridique du Département d'État américain, a présenté un aperçu général des menaces actuelles à la sécurité maritime, dont témoignent les activités de bandes criminelles organisées transnationales, et présenté les principaux instruments juridiques multilatéraux qui s'appliquent et les accords bilatéraux auxquels les États-Unis sont parties. Anthony Stafford Franklin, Directeur de l'Institut des affaires maritimes de la Trinité-et-Tobago, a donné une vue d'ensemble des activités menées par les groupes criminels organisés, ainsi que des menaces et des dangers qu'ils font planer sur les petits États insulaires en développement, et des mesures prises pour y faire face au niveau national et à l'échelle de la région par le biais de la Communauté des Caraïbes et d'autres initiatives de coopération. Ana Sánchez Ruiz, spécialiste des affaires politiques à la Direction générale pour la justice, la liberté et la sécurité de la Commission européenne, a expliqué que le trafic des migrants par la mer en direction de l'Union européenne était en grande partie alimenté et facilité par des groupes appartenant à la criminalité transnationale organisée. L'Union européenne

s'attaquait à cette question en mettant en œuvre des plans de gestion intégrée de ses frontières maritimes extérieures prévoyant notamment des opérations conjointes de contrôle aux frontières; en coopérant avec les États tiers concernés et en leur offrant un appui en matière de renforcement des capacités et une assistance technique; en coopérant avec ces États pour assurer le rapatriement des migrants, ainsi qu'en facilitant et en encourageant les migrations légales. Gunnar Stølsvik, Conseiller principal au Département des ressources maritimes et de l'environnement du Ministère de la pêche et des affaires côtières de la Norvège, a expliqué que les activités de pêche illégale, non déclarée et non réglementée pouvaient souvent être menées par des réseaux criminels opérant dans différents pays, et cité des études effectuées en Norvège, montrant que des navires de pêche, des cargos et d'autres bateaux avaient souvent collaboré à la commission de diverses infractions en mer.

30. Le troisième débat, consacré aux données d'expérience et aux problèmes en matière de sûreté maritime, a permis de mettre en exergue le rôle joué par l'OMI en sa qualité d'organisation ayant compétence pour adopter des règles et normes internationales régissant les transports maritimes servant au commerce international, et d'examiner les problèmes rencontrés par les États du pavillon, les États du port et les États côtiers pour appliquer ces règles et veiller à leur respect. Koji Sekimizu, Directeur de la Division de la sécurité maritime de l'OMI, a offert un aperçu des activités menées par l'ONU dans le domaine de la sécurité maritime et décrit comment l'organisation était intervenue face aux nouveaux défis et comment elle avait étendu la portée de ses activités et créé un cadre efficace pour définir des règles et des directives régissant les transports maritimes. Prenant note en outre des activités menées par l'OMI dans le domaine de la sécurité maritime, il a indiqué que l'éducation et la formation étaient les principaux problèmes rencontrés à cet égard et s'est prononcé en faveur de la création de centres d'excellence. Simon Bennett, Secrétaire de la Chambre internationale de la marine marchande, a décrit le rôle joué par le secteur de la navigation dans l'élaboration des règles de sécurité maritime et appelé l'attention sur les activités menées par la Chambre internationale pour définir des pratiques optimales et des directives venant compléter la réglementation établie par l'OMI. Il a estimé qu'une pléthore de règles pourrait aller à l'encontre des objectifs poursuivis, qu'il fallait définir des règles générales et promouvoir une réelle culture de la sécurité, et que les États du pavillon devaient appliquer et respecter ces règles. Walter Alfredo Guido, chargé de liaison auprès du Service des gardes-côtes argentin, représentant le secrétariat de l'Accord de Viña del Mar sur le contrôle des navires par l'État du port, a décrit le rôle joué par les États du port pour appliquer et faire respecter les directives et règles en matière de sécurité et souligné que ces États devaient coopérer et coordonner leurs activités au niveau régional. Il a indiqué que les contrôles des navires étrangers dans les ports de la région avaient été harmonisés dans le cadre de l'Accord de Viña del Mar, tout en veillant à ce que les mesures de contrôle n'entravent pas la liberté de circulation des navires. Majed Sahel Mohammed Mastoor, Directeur de l'Institut de formation des gardes-côtes yéménites, a fait état des enseignements tirés par son pays et des difficultés rencontrées, et fait le point des activités menées par le Service des gardes-côtes pour assurer la sécurité maritime et la sûreté en mer. Il a mentionné les difficultés occasionnées par le manque de ressources et souligné l'importance que revêtent le renforcement des capacités et la formation. Brendam McRandle, Chef de section du Bureau de la sécurité des transports au Service des infrastructures, des transports, du développement régional et des collectivités locales de l'Australie, a décrit la stratégie intégrée adoptée par l'Australie pour assurer la sécurité des plates-formes

de forage pétrolier et gazier. Il a indiqué qu'on pourrait faire fond sur les enseignements tirés pour améliorer la sécurité, en menant des activités destinées à promouvoir une culture de la sécurité et à gérer les risques et les points faibles.

31. Lors de la première partie du quatrième débat, qui était consacrée aux personnes en mer, les problèmes de sécurité que rencontrent les marins et les pêcheurs ont été évoqués. Cleopatra Doumbia-Henry, Directrice du Département des normes internationales du travail de l'Organisation internationale du Travail (OIT), a décrit les instruments récemment adoptés par l'OIT en vue de garantir à ces travailleurs des conditions de travail satisfaisantes, en particulier, la Convention du travail maritime, de 2006, la Convention sur le travail dans la pêche, de 2007 et la Convention révisée sur les pièces d'identité des gens de mer, de 2003. Elle a insisté sur le fait que ces instruments devaient être ratifiés par le plus grand nombre possible d'États et qu'ils devaient être effectivement mis en application. Jon Whitlow, Secrétaire de la Section des marins, des pêcheries et de la navigation intérieure de la Fédération internationale des ouvriers du transport, a indiqué que les problèmes de recrutement et de rétention des marins et des pêcheurs étaient apparus pour les raisons suivantes : rotations plus rapides dans les ports; isolement social accru par suite des difficultés rencontrées pour prendre des congés à terre ou pour accéder à des services; risque de poursuites pénales en cas d'accident; cas de maltraitance et de négligence; actes de piraterie et vols à main armée; défaut de paiement des salaires; dangers liés à la non-conformité aux règles de la navigation; et manque de contrôle par l'État du pavillon. Il a expliqué que ces problèmes avaient entraîné une réduction des effectifs et s'étaient traduits par une augmentation des risques liés à la sécurité et à d'autres facteurs, compromettant ainsi la viabilité de la navigation à l'avenir.

32. La deuxième partie du quatrième débat était consacrée au traitement des personnes sauvées en mer. Anja Klug, juriste hors classe de la Division des services de protection internationale du HCR, a fait état de l'ampleur du phénomène des migrations internationales dans certaines parties de la région de la Méditerranée et du Golfe d'Aden et évoqué les principaux problèmes liés à cette situation. Elle a par ailleurs appelé l'attention sur les principales conclusions et recommandations issues de réunions et de tables rondes d'experts convoquées récemment par le Haut-Commissariat (voir A/AC.259/17). Aïcha Belarbi, professeur et chercheuse à l'Université Mohammed V de Rabat, a appelé l'attention sur les flux migratoires en mer Méditerranée, en particulier, le nombre élevé de migrants clandestins, les dangers pesant sur la sécurité de la vie en mer et les mesures prises par les États de destination. Elle a indiqué que les problèmes rencontrés pour trouver des solutions à long terme étaient complexes et souligné qu'il fallait renforcer le dialogue et les programmes d'assistance.

33. Le cinquième débat sur le thème « Sécurité et sûreté maritimes : améliorer la coopération et la coordination, mieux intégrer l'action menée et renforcer davantage les capacités » a été l'occasion d'examiner les avantages tirés de la centralisation des actions et de la mise en commun des ressources aux fins d'examiner les enjeux transnationaux. Brad Kieserman, responsable du service juridique de la Garde côtière américaine, a présenté quelques initiatives par le biais desquelles les États-Unis favorisent la coopération, la coordination et l'intégration des activités menées par les parties prenantes concernées pour assurer la sécurité maritime. Il a souligné que les États devaient collaborer pour faire face aux menaces à la sécurité venant d'acteurs non étatiques. Magnus Teye Addico, Secrétaire général de l'Organisation

maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, a appelé l'attention sur la proposition de créer un réseau sous-régional intégré de gardes-côtes pour faire face aux principaux problèmes qui se posent en matière de sécurité maritime en Afrique de l'Est et en Afrique centrale, notamment les actes de piraterie et les abordages armés, le vol de pétrole, les migrations clandestines, le trafic d'armes et de stupéfiants, les accidents en mer, la pollution marine et l'exploitation illicite des ressources marines. Arif Havas Oegroseno, Directeur de la Section des traités relatifs aux affaires politiques, sécuritaires et territoriales du Département des affaires étrangères de l'Indonésie, a donné un aperçu des problèmes de sécurité dans la région de l'ASEAN. Il a en particulier décrit les travaux réalisés dans le cadre du Forum régional de l'ASEAN, notamment l'adoption d'une stratégie intégrée permettant d'évaluer les menaces contre la sécurité maritime. Le Forum a offert un cadre de dialogue et de coopération dans le domaine de la sécurité maritime, qui a favorisé l'adoption de mesures tactiques et opérationnelles. Marc Mes, Chef des opérations (internationales) de sécurité maritime et des transports et Président du Sous-Groupe de la sécurité maritime du Groupe d'experts maritimes [Groupe de travail sur les transports de l'Association de coopération économique Asie-Pacifique (APEC)], a décrit les efforts déployés par le Canada pour établir des normes visant à assurer la sécurité des transports maritimes internationaux, lancer des initiatives de renforcement des capacités, notamment par l'intermédiaire des organisations intergouvernementales compétentes (OMI, etc.) et en mettant en commun les meilleures pratiques à cet égard. Il a en outre décrit les activités menées par l'APEC aux fins d'améliorer les capacités, de forger des partenariats et de partager les meilleures pratiques grâce à des outils aisément disponibles, notamment pour les organisations internationales comme l'OMI et l'OIT.

2. Séance plénière et discussions du Groupe

34. Diverses délégations ont souligné que le moment choisi pour l'examen de la sécurité et de la sûreté maritimes par le Processus consultatif était particulièrement opportun, ce qui avait permis d'aborder de manière intégrée plusieurs questions qui sont habituellement traitées par différents organismes et organes intergouvernementaux. Certaines délégations ont fait valoir que, dans la mesure où ce thème était examiné dans d'autres instances, il faudrait veiller à ce que les textes issus de la neuvième réunion n'empêchent pas la poursuite des débats dans ces autres instances.

35. Les délégations sont convenues qu'il était dans l'intérêt de tous les États d'améliorer la sécurité des mers et que ceux-ci avaient une responsabilité partagée d'éliminer les principales menaces pesant sur la sécurité maritime et la sûreté en mer. Ces menaces avaient une portée mondiale et seule la coopération internationale entre les États du pavillon, les États du port et les États côtiers permettrait d'en venir à bout.

36. Un certain nombre de délégations ont indiqué que diverses organisations jouaient un rôle important dans l'élaboration d'un cadre juridique international visant à assurer la sécurité maritime et sa mise en œuvre aux niveaux mondial, régional et sous-régional, en soulignant en particulier le rôle moteur joué par l'OMI pour mettre au point de tels instruments à l'échelle mondiale. Une délégation a signalé que les opérateurs privés pourraient prêter leur concours à cet égard.

37. Plusieurs délégations ont constaté que les régimes juridiques concernant la sécurité maritime et la sûreté en mer avaient des objectifs communs qui se renforçaient mutuellement et que ces deux domaines étaient interdépendants et indissociables. D'aucunes ont fait observer qu'il fallait encourager l'adoption d'une stratégie intégrée englobant la sécurité maritime et la sûreté en mer, mais d'autres ne partageaient pas cet avis. Une délégation a estimé que le fait de combiner la sécurité maritime et la sûreté en mer risquait de compliquer les efforts faits pour régler ces questions.

38. Diverses délégations ont indiqué qu'il importait de renforcer le cadre juridique international et ont préconisé une plus large participation, ainsi qu'une amélioration de l'application et du respect des instruments existants. On a fait valoir que la principale gageure pour la communauté internationale tenait davantage à l'application du cadre juridique international qu'à son perfectionnement à l'avenir. Plusieurs délégations ont insisté sur l'importance que revêtait le renforcement des capacités pour aider à résoudre les problèmes rencontrés à cet égard (voir par. 123). D'autres ont souligné qu'il importait de lutter contre les menaces à la sécurité, tout en évitant de restreindre indûment les activités maritimes licites.

39. Plusieurs délégations ont indiqué que la sécurité maritime et la sûreté en mer revêtaient une grande importance pour le commerce, les transports et le développement durable et qu'il fallait donc prendre en considération le développement durable et le renforcement des capacités dans tous les aspects de ces activités. Elles ont déclaré que l'objectif du développement durable devait en toutes circonstances présider aux efforts visant à améliorer l'application des mesures destinées à assurer la sécurité maritime, à renforcer les capacités et à promouvoir la coopération (voir par. 22 ci-dessus). On a fait valoir que l'établissement de la sécurité était directement lié au droit au développement et à la réduction de la pauvreté et que la réalisation de l'objectif d'un développement durable passerait nécessairement par le renforcement de la sécurité maritime et de la sûreté en mer.

a) Aperçu général des menaces à la sécurité maritime, de leurs effets et des mesures prises pour y faire face, l'accent étant mis sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires

40. Plusieurs délégations ont constaté qu'il n'existait pas de définition convenue de la sécurité maritime et divers avis ont été exprimés quant à la question de savoir si les menaces spécifiques mentionnées dans le rapport du Secrétaire général (A/63/63) devraient être considérées comme des questions touchant à la sécurité maritime. D'aucunes ont estimé qu'il ne fallait pas envisager le sujet de manière trop large. S'agissant du paragraphe 40 du rapport, quelques délégations ont fait observer qu'en rassemblant un large éventail de questions diverses sous la notion générale de « sécurité commune », on risquait de les sortir de leur contexte, ce qui pourrait amener à adopter des mesures inappropriées s'attaquant aux effets et non aux causes. Quelques délégations ont rappelé que cette notion n'avait pas recueilli l'adhésion des organismes de l'ONU et que le Processus consultatif ne devrait pas servir à légitimer des concepts et des idées qui n'avaient pas fait l'objet d'un examen approfondi et n'avaient pas donné lieu à un accord. D'autres délégations se sont déclarées favorables à la conception élargie de la sécurité maritime exposée dans le rapport du Secrétaire général (voir aussi par. 70 ci-après).

41. Plusieurs délégations ont relevé que le régime juridique international prévu pour assurer la sécurité maritime se composait de divers instruments, qui sont tous régis par la Charte des Nations Unies et la Convention. Elles ont en particulier insisté sur le fait qu'il fallait examiner la juridiction des États côtiers, les droits et les devoirs des États du pavillon et le principe de la liberté de navigation, ainsi que les principes de l'égalité souveraine, de l'intégrité territoriale et de l'indépendance politique des États.

42. Quelques délégations ont estimé qu'il fallait tenir compte des conséquences économiques négatives qu'ont eues les nouvelles mesures de sécurité pour les pays en développement, notamment le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) et l'Initiative pour la sûreté des conteneurs (voir aussi par. 92). D'autres ont appelé l'attention sur l'impact que pouvaient avoir certaines de ces mesures, telles que l'utilisation de sonars actifs, sur le milieu marin.

43. Un certain nombre de délégations ont souligné que les États devaient mieux connaître les domaines de la sécurité maritime et rappelé l'importance que revêtent les dispositifs de surveillance des navires, tels que le Système d'identification automatique et le système d'identification et de suivi des navires à grande distance. Il a été noté que les navires de pêche ne relevaient pas de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et n'entraient donc pas dans le champ d'application des dispositifs créés à ce titre. Certaines délégations ont pris note avec satisfaction de l'action menée par l'OMI pour définir des directives relatives à l'exploitation des navires du point de vue de la sécurité, qui ne relevaient pas des questions couvertes par la Convention ou le Code ISPS.

44. Les dangers que peuvent poser les actions terroristes visant des navires et d'autres activités maritimes ont été évoqués par certaines délégations qui ont notamment cité l'attaque dirigée contre le pétrolier *Lindbergh*. D'autres ont mis en relief l'intérêt que présentaient le Code ISPS et le chapitre XI-2 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer à cet égard, de même que le Protocole de 2005 à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental.

45. Plusieurs délégations ont souligné les dangers que le trafic des armes légères et des armes de destruction massive faisaient planer sur la sécurité maritime. Elles ont estimé qu'il fallait faire davantage appel à la coopération pour enrayer ce phénomène. Une délégation a fait valoir que dès lors que les pays exportateurs d'armes seraient davantage conscients des effets potentiellement néfastes des mouvements d'armes légères, ils seraient plus enclins à lutter contre ce trafic. S'agissant du trafic d'armes de destruction massive, certaines délégations ont constaté avec satisfaction qu'un nombre croissant d'États avaient établi une coopération dans le cadre de l'Initiative de sécurité contre la prolifération et ont invité les autres États à envisager de se joindre à cet effort. D'autres ont estimé qu'il ne fallait pas soutenir l'Initiative car elle avait été négociée en dehors du cadre de l'ONU et elle allait à l'encontre de la Convention, en particulier les dispositions relatives à la liberté de navigation et au droit de passage inoffensif, avis qui n'était pas partagé par d'autres délégations. Une délégation a indiqué que l'interdiction totale et l'élimination de ce type d'armes étaient le meilleur moyen de combattre leur prolifération.

46. Une autre délégation a fait état des dangers que pouvaient causer les attaques perpétrées par des organisations non gouvernementales contre ses baleiniers et a recommandé que leurs auteurs soient dûment sanctionnés, en appelant la communauté internationale à adopter des mesures efficaces pour empêcher que de tels incidents ne se produisent à l'avenir.

Actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires

47. Il était largement admis que les actes de piraterie et des vols à main armée commis contre des navires avaient des effets néfastes. On a noté que ces actes constituaient une menace pour les marins, la sécurité de la navigation et l'environnement marin et qu'ils étaient susceptibles de perturber l'acheminement de l'aide humanitaire, la pêche, le tourisme et la recherche scientifique marine. La modification des voies de navigation afin d'éviter les zones où l'on soupçonnait la présence de pirates nuisait également au commerce.

48. Bien que le nombre de cas de piraterie et de vols à main armée ait globalement diminué au cours des dernières années, plusieurs délégations ont souligné qu'il avait augmenté en 2007 par rapport à 2006. En outre, certains trouvaient préoccupants le degré de violence et l'usage d'armes puissantes qui caractérisaient ces incidents, ainsi que la multiplication des prises d'otages. On a insisté sur la nécessité d'une vigilance sans relâche, y compris de la part des États qui ne souffraient pas actuellement outre mesure des actes de piraterie et des vols à main armée commis contre des navires.

49. Plusieurs délégations ont insisté sur la nécessité de se pencher sur les conditions qui favorisaient la piraterie et les vols à main armée, telles que les conflits locaux ou régionaux, l'absence d'une véritable autorité étatique et une mauvaise gouvernance locale. Plusieurs ont noté que le nombre d'incidents avait diminué lorsqu'on avait apporté une réponse concrète aux problèmes qui, sur la terre ferme, étaient la cause d'actes de piraterie et de vols à main armée perpétrés en mer.

50. De manière générale, on a souligné la nécessité d'une coopération aussi totale que possible dans la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, comme le demandait la Convention. Plusieurs délégations ont insisté sur la distinction entre les « actes de piraterie » et les « vols à main armée » commis contre des navires. Certaines délégations ont souligné que la lutte contre les vols à main armée passait par l'adoption de mesures dans le cadre de la législation nationale des États côtiers, conformément au Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires de l'OMI. Elles ont avancé que le soutien international apporté à la lutte contre les vols à main armée commis contre des navires ne devrait être envisagé qu'en termes d'appui à la législation nationale d'un État.

51. Plusieurs États ont engagé les États côtiers à exercer un contrôle effectif sur leurs eaux territoriales. On a avancé l'idée que lorsqu'un État côtier était incapable de maintenir un tel contrôle, la communauté internationale devrait coopérer avec l'État en question, dans le respect du droit international, afin d'éviter que se crée un refuge pour les pirates. Certaines délégations ont fait observer que l'incapacité des États d'empêcher les actes de piraterie et les vols à main armée avait été à l'origine d'incidents similaires ailleurs. On a noté que le déploiement de navires de guerre

dans une région en proie à la piraterie entraînait souvent une diminution du nombre d'incidents. Plusieurs délégations ont également souligné que les efforts déployés pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée pouvaient également venir renforcer la lutte contre les autres activités criminelles en mer. On a noté que les États du pavillon avaient la responsabilité de veiller à ce que les navires disposent de l'équipage et de l'équipement nécessaires pour faire face aux actes de piraterie et aux vols à main armée.

52. Plusieurs délégations ont noté qu'une plus grande coopération était nécessaire entre les États en ce qui concernait le sort des pirates présumés après leur appréhension. Elles ont indiqué que la traduction en justice des personnes soupçonnées de piraterie était compliquée par le manque de volonté ou l'incapacité de certains États de poursuivre des individus pour des actes commis en dehors de leur territoire et que les États devaient faire en sorte que leur système juridique national permette de poursuivre les pirates présumés. Ces délégations ont appelé les États côtiers à revoir leur législation nationale afin que des mesures concrètes puissent être prises à cet égard. Certaines délégations ont fait observer que pour les petits États insulaires en développement, en particulier, l'absence de lois adéquates était un problème crucial. Une délégation a noté que les poursuites judiciaires étaient aussi souvent entravées par les difficultés rencontrées pour rassembler des éléments de preuve et des témoignages relatifs aux attaques présumées. On a néanmoins mis en avant l'expérience du Kenya, qui avait adopté des lois contre la piraterie et poursuivi en justice avec succès des personnes accusées d'actes de piraterie.

53. On a insisté sur l'intérêt qu'il y avait à bien faire circuler l'information et à signaler rapidement les cas de piraterie et de vol à main armée si l'on voulait connaître l'ampleur du phénomène et mener une lutte efficace. Indiquant que certains capitaines préféraient ne pas signaler les incidents promptement par crainte de voir leur navire immobilisé, plusieurs délégations ont souligné la nécessité d'encourager les victimes à dénoncer les agressions dans les meilleurs délais. Plusieurs délégations ont salué les efforts remarquables déployés par le Centre d'information sur la piraterie du Bureau maritime international en tant qu'entité unique pouvant recueillir les témoignages des capitaines et diffuser rapidement l'information aux autorités nationales de l'État côtier le plus proche. Une délégation, tout en reconnaissant que le Centre d'information sur la piraterie jouait un rôle important, a toutefois souligné que les États, et non les organisations non gouvernementales, avaient la responsabilité principale de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer.

54. On a souligné que la coopération à l'échelon régional revêtait une importance particulière. Certaines délégations ont salué le travail de l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie, notamment concernant la collecte, l'analyse et la diffusion d'informations, et constaté les résultats positifs obtenus, à savoir une diminution importante du nombre d'actes de piraterie et de vols à main armée dans la zone concernée. On a relevé que le Centre d'échange de renseignements de l'Accord constituait un cadre de coopération entre les pays d'Asie, fondé sur l'échange d'informations, le renforcement des capacités et la coopération opérationnelle. Une délégation a engagé les États d'Asie à adhérer en plus grand nombre à l'Accord. Plusieurs délégations estimaient que l'Accord pouvait servir de modèle pour la coopération multilatérale dans d'autres régions; cependant, d'autres délégations ont insisté sur le

fait que chaque région devait être examinée séparément, en tenant compte de ses particularités.

55. Le représentant de l'OMI a fait remarquer que l'Office était en train de revoir ses directives sur les actes de piraterie et les vols à mains armés commis contre des navires en tenant compte de faits nouveaux tels que la conclusion de l'Accord de coopération régionale. Plusieurs délégations ont évoqué l'Université maritime mondiale de l'ONU, qui donne l'occasion aux responsables de l'application des lois et aux décideurs de recevoir une formation et d'échanger des informations sur les moyens de faire face au problème de la piraterie et des vols à main armée.

56. Plusieurs délégations ont noté que le renforcement de la coopération dans les détroits de Malacca et de Singapour avait entraîné une diminution du nombre d'actes de piraterie et de vols à main armée commis contre des navires et servait donc d'exemple de succès pour les autres régions. Plusieurs délégations ont souligné que toute action coopérative devait être conforme au droit international et que les mesures prises devaient respecter la souveraineté des États.

57. D'autres initiatives régionales ont également été saluées. On a noté que le réseau intégré de garde-côtes qu'il était prévu de créer sous l'égide de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre permettrait de poursuivre les navires soupçonnés de piraterie dans la mer territoriale d'un autre État. Certaines délégations ont aussi évoqué le projet de mémorandum d'accord concernant la répression de la piraterie et les vols à main armée commis contre des navires dans l'ouest de l'océan Indien, le golfe d'Aden et la mer Rouge.

58. Des délégations ont fait part de leur préoccupation au sujet de la hausse du nombre de cas de piraterie et de vol à main armée au large de la Somalie, qui avait eu des répercussions négatives sur tous les États de la région, sur la navigation et, en particulier, sur l'acheminement de l'aide humanitaire. À ce sujet, certaines délégations ont indiqué que l'impuissance des autorités publiques en Somalie aurait été un facteur important.

59. Un certain nombre de délégations ont salué l'adoption par le Conseil de sécurité, à la demande du Gouvernement fédéral de transition somalien, de la résolution 1816 (2008) sur les actes de piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes. Plusieurs délégations ont pris note de l'initiative de la France, rejointe par le Danemark et les Pays-Bas, de doter les cargos à destination de la Somalie d'une escorte militaire, sur la base d'accords bilatéraux avec les États du pavillon et le Gouvernement fédéral de transition somalien.

60. D'autres délégations ont rappelé que la résolution du Conseil de sécurité s'appliquait aux seuls actes de piraterie et aux vols à main armée commis en Somalie et n'affectait pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les États Membres du droit international, notamment les droits ou obligations résultant de la Convention pour ce qui était de toute autre situation. Elles ont souligné en particulier que la résolution ne pouvait être regardée comme établissant un droit international coutumier. On a également estimé que l'importance de la résolution était surévaluée car celle-ci n'autorisait rien qui n'était déjà possible en vertu du droit international et portait plus sur la situation générale en Somalie que sur la lutte contre la piraterie en tant que telle.

b) Prévention et répression de la criminalité transnationale organisée

61. Plusieurs délégations ont souligné que les nouvelles formes de criminalité transnationale organisée, notamment le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, le trafic d'armes de petit calibre, le trafic de migrants et la traite des personnes et les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires, pouvaient menacer la sécurité et la sûreté maritime et, de manière plus générale, la souveraineté, le bien-être économique et social et l'environnement des États. Toutefois, les vues divergeaient quant aux liens éventuels entre la pêche illégale et la criminalité transnationale organisée (voir par. 69 à 73).

62. Plusieurs délégations ont fait observer que les groupes criminels transnationaux organisés s'adaptaient facilement et tiraient parti des faiblesses des États, telles que les caractéristiques géographiques, le degré d'intégration des réseaux de transport, les lacunes législatives et administratives, un partage insuffisant de l'information et des renseignements, des ressources humaines et matérielles limitées et la porosité des frontières. On a insisté sur le fait que les États côtiers et les petits États insulaires en développement étaient particulièrement vulnérables, notamment lorsqu'ils étaient situés dans des zones de transit importantes. Quelques délégations ont souligné que le fait que certains États du pavillon n'exerçaient pas leur juridiction de manière effective favorisait la criminalité transnationale organisée.

63. Certaines délégations ont noté en outre que la criminalité transnationale organisée était également facilitée par les services financiers et de gestion offshore, qui devaient être pris en considération puisqu'ils servaient à masquer la propriété réelle des biens et des revenus tirés d'activités criminelles, ce qui compliquait les opérations de détection, les procédures d'interdiction et les poursuites judiciaires. Plusieurs délégations ont souligné que les revenus tirés de la criminalité transnationale organisée – qui représentaient, selon le Fonds monétaire international, entre 2 et 5 % du produit intérieur brut mondial – constituaient une source de financement considérable pour d'autres activités, souvent interdépendantes, menées par les groupes criminels.

64. En raison du caractère omniprésent et mondial des groupes criminels transnationaux organisés et de leurs activités, un certain nombre de délégations ont mis l'accent sur la nécessité de trouver des réponses adaptatives, concertées et coordonnées à tous les niveaux. À cet égard, certaines délégations ont indiqué que la lutte contre la criminalité transnationale organisée était une responsabilité partagée par tous les États. Quelques délégations ont souligné que les réponses actuelles et futures apportées à cette criminalité devaient impérativement respecter le droit international. Des délégations ont insisté sur l'importance qu'il y avait à tenir compte des spécificités régionales.

65. Des délégations ont rappelé que la Convention avait établi le cadre juridique général des interventions et plusieurs délégations ont également mis en lumière la pertinence de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et de ses protocoles. D'autres instruments juridiques, notamment la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, ont également été évoqués. Plusieurs délégations ont noté qu'il faudrait s'attacher avant tout à appliquer le régime juridique international par le biais de la législation nationale et que le régime actuel devrait être complété par des

instruments bilatéraux et multilatéraux, selon que de besoin, afin de faciliter l'extradition et les poursuites.

66. Plusieurs délégations ont indiqué qu'un large éventail de solutions était nécessaire pour faire face aux défis que posait la diversité, et parfois l'interdépendance, des activités de la criminalité transnationale organisée. Quelques délégations ont avancé que l'une de ces solutions pourrait être de renforcer l'échange d'informations grâce, entre autres, à des systèmes régionaux de renseignement et d'observation visant à améliorer la compréhension qu'ont les États du domaine maritime.

67. Plusieurs délégations ont noté que les réponses opérationnelles régionales, sous-régionales et bilatérales offraient aux États en développement, en particulier les petits États insulaires, des occasions intéressantes de faire face aux problèmes posés par la criminalité transnationale organisée. Certaines délégations ont souligné que les patrouilles conjointes et les accords dits « shiprider », qui autorisent les agents d'un État à opérer aux côtés des garde-côtes des autres États parties, étaient au nombre des approches coopératives qui rencontraient un succès marquant (voir également par. 111 à 117 ci-après).

68. Plusieurs délégations ont indiqué que les mesures prises devraient également prendre en compte et chercher à régler les questions de développement économique qui sont les causes premières et déterminantes de la criminalité transnationale organisée. On a généralement convenu de la nécessité des activités de coopération technique et des programmes de renforcement des capacités dans l'optique de la lutte contre la criminalité transnationale organisée.

69. Des points de vue divergents ont été exprimés sur la question de savoir s'il existait un lien entre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée et la criminalité transnationale organisée. On a généralement reconnu que la pêche illégale, non déclarée et non réglementée était un problème de gestion qui portait atteinte aux moyens de subsistance, à l'économie et aux écosystèmes marins des États et qui était de ce fait un frein au développement durable. Des initiatives mondiales et régionales visant à combattre et à réprimer ces activités avaient été lancées et devaient se poursuivre dans les instances compétentes, en particulier la FAO et les organisations régionales de gestion des pêches. On a notamment insisté sur les points suivants : les États du pavillon et du port devaient s'acquitter effectivement des obligations qui leur incombent et il fallait évaluer leur performance; un registre mondial des navires de pêche devrait être établi; et les États côtiers, du pavillon et du port devaient renforcer leur coopération.

70. Les délégations ont exprimé des avis divergents quant à savoir si la pêche illégale était une question de sécurité maritime. Plusieurs délégations ont souligné que la pêche illégale, en particulier lorsqu'elle était intensive ou organisée, constituait une véritable menace contre la sécurité de leur pays et leur région. On a fait observer que la pêche illégale avait des conséquences importantes sur plusieurs secteurs, dont le transport maritime et la pêche, et qu'elle menaçait souvent la sécurité des gens de mer. D'autres délégations ont souligné que la pêche illégale était parfois liée à d'autres menaces contre la sécurité maritime telles que le trafic illicite de stupéfiants et le trafic de migrants et la traite des personnes. On a appelé l'attention sur le fait que, de par son incidence sur les moyens de subsistance et le niveau de vie de la population et sur l'économie des États, la pêche illégale pouvait accroître la probabilité que la recherche de nouvelles sources de revenus mène au

développement d'autres activités illégales en mer. Une délégation a fait remarquer, par exemple, que les itinéraires suivis pour les migrations clandestines en Afrique étaient les mêmes que ceux utilisés pour la pêche illégale. On a également souligné que la configuration géographique spécifique des petits États insulaires en développement et des États archipélagiques les rendait plus vulnérables, sur le plan de la souveraineté et de l'intégrité territoriale, face aux activités criminelles en mer, y compris la pêche illégale, en particulier au vu des difficultés qu'ils avaient à assurer la présence effective de patrouilles sur leur territoire.

71. Tout en reconnaissant que certains États pouvaient être confrontés à une pêche illégale de nature criminelle, d'autres délégations ont insisté sur le fait que la pêche illégale n'était qu'une des catégories d'activité rassemblées sous le nom de pêche illégale, non déclarée et non réglementée et que le terme était souvent utilisé hors de propos. Ces délégations étaient d'avis que les liens éventuels entre la pêche illégale et certains délits commis en mer n'étaient pas une raison suffisante pour désigner la pêche illégale comme une activité criminelle transnationale organisée. Elles ont fait observer que différents types d'infraction relevaient de différents régimes juridiques, lesquels définissaient et établissaient clairement un équilibre entre les droits et les devoirs des États s'agissant de ces infractions. Elles ont noté que les États du pavillon étaient seuls compétents en matière de pêche illégale, non déclarée et non réglementée en haute mer et indiqué que l'on pouvait déroger à la compétence exclusive des États du pavillon en vue de combattre les menaces contre la sécurité maritime en haute mer, mais que l'usage d'une telle dérogation pour lutter contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée exigerait la reconnaissance de cette activité comme menace contre la sécurité maritime, ce qui n'avait pas été consacré par le droit international.

72. En ce qui concerne la pêche illégale, on a noté que le suivi des navires de pêche conventionnels continuait de présenter des difficultés car ils ne relevaient pas du système d'identification automatique (AIS) (voir par. 43 ci-dessus). À cet égard, on a toutefois appelé l'attention sur le rôle potentiel du Réseau international de suivi, de contrôle et de surveillance des activités liées à la pêche, auquel les États pouvaient adhérer volontairement. Parmi les autres difficultés rencontrées dans les enquêtes visant la pêche illégale, on a cité le problème de l'identification des propriétaires des navires et des propriétaires réels. Il a été noté, au sujet de l'utilisation de cargos pour le transport du poisson pêché illégalement, que la mise en place de systèmes d'identification et de suivi des navires à grande distance pour ces navires faciliterait grandement le contrôle des transbordements illicites. Certaines délégations se sont déclarées favorables au renforcement de la coopération entre l'OMI et la FAO sur la question des cargos impliqués dans la pêche illégale transnationale.

73. Plusieurs délégations ont indiqué que les liens potentiels entre la pêche illégale et la criminalité transnationale organisée devraient faire l'objet d'un examen et d'une discussion plus approfondis.

74. S'agissant des liens qui pouvaient exister entre les dommages intentionnels et illicites au milieu marin et la criminalité transnationale organisée, certaines délégations ont indiqué que la pollution des océans pouvait considérablement mettre à mal les écosystèmes marins et nuire à la sécurité nationale et économique des États qui en dépendaient. Ce type de pollution représentait également une menace pour d'autres secteurs. Les représentants du Programme des Nations Unies pour

l'environnement (PNUE), de l'Organisation juridique consultative pour les pays d'Asie et d'Afrique et de certaines organisations non gouvernementales ont noté que non seulement la pollution illégale et volontaire du milieu marin présentait une menace contre la sécurité et la sûreté maritimes, mais il en allait de même de tous les types de pollution. Une délégation a toutefois émis des réserves concernant la notion de sécurité environnementale, qui n'avait pas été universellement acceptée.

c) Données d'expérience et problèmes en matière de sûreté maritime

75. Un certain nombre de délégations ont souligné la nécessité, pour les États, de mettre effectivement en œuvre les instruments et mandats internationaux existants qui visaient à assurer la sécurité maritime. On a noté qu'une vaste réglementation mondiale, élaborée dans le cadre juridique général établi par la Convention, définissait les droits et devoirs des États en matière de sécurité maritime, en particulier les obligations qui incombait aux États du pavillon.

76. Certaines délégations se sont inquiétées de l'inefficacité des mesures de mise en œuvre et de coercition prises par les États du pavillon et souligné qu'il était nécessaire de revoir le régime juridique en place. D'autres ont indiqué que la transparence de la propriété des navires était nécessaire pour la répartition des attributions et des responsabilités relatives à l'application des mesures. Des délégations ont insisté sur la nécessité d'étudier la question du lien substantiel. À cet égard, une délégation et certains représentants d'organisations non gouvernementales ont appelé de leurs vœux la création d'un comité de l'ONU chargé de s'attaquer aux lacunes quant aux mesures de mise en œuvre des États du pavillon et d'élaborer un nouvel instrument portant sur les responsabilités de ces États. D'autres délégations ont contesté la nécessité d'un nouvel instrument et déclaré que l'OMI et non l'ONU était l'organe compétent pour se pencher sur l'application des instruments par les États du pavillon.

77. Des délégations ont indiqué qu'il fallait redoubler d'efforts pour appuyer le renforcement des capacités afin d'aider les États à se conformer aux règles et aux normes internationales et éliminer les zones susceptibles d'être exploitées par des acteurs irresponsables. Certaines délégations ont évoqué plus particulièrement l'utilité des campagnes d'autorégulation et de ratification menées dans le secteur de la navigation, l'importance croissante du contrôle exercé par les États du port et le recours aux listes blanches. Quelques délégations ont noté qu'il existait de nombreux moyens pour les États du pavillon d'améliorer leur action, notamment en participant activement aux travaux de l'OMI, et que l'inscription de certains États du pavillon sur des listes blanches internationales devrait être mieux reconnue.

78. Le Programme facultatif d'audit à l'intention des États membres de l'OMI a été cité par plusieurs délégations comme un exemple de mécanisme efficace permettant d'évaluer de manière objective l'application des instruments obligatoires de l'OMI et de promouvoir la mise en œuvre d'instruments importants relatifs à la sécurité et à la sûreté marines. Un certain nombre de délégations ont encouragé les autres États à se soumettre volontairement à un audit et une délégation a également encouragé le recours aux audits dans d'autres instances. Une autre délégation a fait état des retombées bénéfiques de l'audit qu'elle avait subi.

79. On a souligné l'importance que revêtait la participation des États aux initiatives mondiales et régionales relatives à la sécurité maritime et cité plusieurs moyens d'améliorer la sécurité, tels que les mémorandums d'accord sur le contrôle

par les États du port et les nouvelles technologies, notamment la détection à distance aux fins du suivi des pollueurs. Le représentant de l'Organisation hydrographique internationale a noté que les cartes hydrographiques électroniques jouaient un rôle important dans l'amélioration de la sécurité de la navigation.

80. Plusieurs délégations ont indiqué qu'un plus grand partage de l'information entre les secteurs de la sûreté et de la sécurité était indispensable pour améliorer la sécurité maritime et ont insisté sur le fait qu'il importait d'utiliser les systèmes d'identification automatique et d'identification et de suivi des navires à grande distance à des fins de sécurité. On a également déclaré qu'il était nécessaire d'améliorer l'information disponible sur les navires de pêche et suggéré que le moment était venu de se demander si les navires de pêche devraient continuer d'être exclus des conventions de l'OMI relatives à la sécurité maritime.

81. Certaines délégations ont appelé l'attention sur la nécessité de s'attaquer aux effets économiques pernicioseux qu'avaient les nouvelles règles et normes de sécurité maritime sur les États en développement. On a souligné que le coût économique des nouvelles normes de transport maritime avait nui à leur commerce maritime et à leurs intérêts économiques.

82. Des délégations ont fait ressortir la nécessité de promouvoir la sécurité de la navigation, en particulier la coopération entre les États en vue d'améliorer la sécurité et l'environnement marin le long des principaux itinéraires de navigation. D'autres délégations ont engagé les États utilisateurs et les autres parties prenantes qui souhaitaient tirer avantage d'une navigation sûre dans les détroits servant à la navigation internationale à prendre part aux efforts tendant à assurer la sécurité en mer. Certaines délégations ont souligné qu'il incombait aux États riverains de veiller à la sûreté et à la sécurité de ces détroits. L'attention a été attirée plus particulièrement sur le travail réalisé par les États riverains, les États utilisateurs et les autres parties prenantes pour établir le Mécanisme de coopération pour l'amélioration de la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement dans les détroits de Malacca et Singapour en 2007. Plusieurs délégations ont suggéré que le Mécanisme de coopération devrait être considéré comme un exemple de pratique optimale par les autres régions. Certaines délégations ont déclaré avec insistance que les États utilisateurs et les autres parties prenantes devaient accroître leur soutien au Mécanisme. Une délégation a noté qu'il fallait appuyer le Fonds pour les aides à la navigation, qui visait à supporter le coût des services prêtés ou des activités menées aux fins de la fourniture ou de l'entretien des aides à la navigation identifiés.

83. Le représentant du PNUE a insisté sur les risques que l'évolution de la situation météorologique du fait du changement climatique présentait pour la sécurité de la navigation. Le représentant de l'Union mondiale pour la nature a souligné la nécessité pour les États d'envisager ou de continuer de prendre des mesures concernant les navires qui naviguaient dans les régions polaires, notamment la création de nouvelles voies de navigation, de nouvelles directives à l'intention des navires, de nouvelles zones marines protégées et de nouveaux dispositifs de séparation du trafic, ainsi que l'utilisation des systèmes d'identification automatique et d'identification et de suivi des navires à grande distance.

84. Certaines délégations ont dit être préoccupées par l'impact environnemental et économique des accidents maritimes, en particulier ceux touchant le transport de matières radioactives. On a rappelé que la CARICOM avait appelé à la cessation

complète du transport de ce type de cargaison dans les eaux des Caraïbes. Une délégation a fait valoir que le rapport du Secrétaire général ne reflétait pas adéquatement l'opinion des États qui risquaient d'être les plus touchés par le transport de matières radioactives. Certaines délégations ont mis l'accent sur la nécessité d'aider les États côtiers vulnérables face à ces cargaisons et appelé de leurs vœux la poursuite du dialogue sur le transport de matières radioactives, notamment au sein des organismes compétents et à l'Assemblée générale. Elles ont également demandé à l'Agence internationale de l'énergie atomique d'accélérer la mise en place d'un régime portant sur les questions de responsabilité et de compensation en cas d'incident ou d'accident faisant intervenir des matières radioactives.

85. Une délégation a souligné qu'il importait de se pencher sur les incidences négatives que l'utilisation des océans et des mers à des fins militaires avait sur l'environnement et les écosystèmes marins (voir également par. 42 ci-dessus).

86. S'agissant de l'adoption récente du Code de normes internationales et de pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer de l'OMI, une délégation n'avait pas pu rendre le Code obligatoire pour certaines enquêtes car le Code contenait des dispositions qui ne concernaient pas directement la sécurité maritime et qui étaient inconciliables avec sa législation nationale.

d) Priorité à la sécurité des personnes en mer

i) Problèmes de sécurité et de sûreté rencontrés par les gens de mer et les pêcheurs

87. Les délégations ont souligné qu'il était crucial de mettre l'élément humain en avant si l'on voulait promouvoir la sécurité et la sûreté maritimes et faire s'imposer la culture de la sécurité dans les secteurs de la navigation et de la pêche ainsi que du gaz et du pétrole. On a constaté que l'insatisfaction liée au traitement des marins et des pêcheurs, notamment pour ce qui est des normes de travail, des conditions de vie et d'emploi et des effectifs, faisait qu'il était difficile de les recruter et de les retenir et accroissait les risques d'accident, compromettant ainsi la promotion d'un environnement marin sûr. Certaines délégations ont relevé d'autres répercussions plus importantes, notamment sur les stratégies de lutte contre la pauvreté et de développement dans les pays en développement et sur le fonctionnement du transport maritime international. Plusieurs délégations ont fait observer que les envois de fonds effectués par les gens de mer constituaient l'une des principales sources de devises. L'industrie des transports maritimes, qui fournissait des emplois aux populations des pays en développement, pouvait contribuer au développement et à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement.

88. Le représentant de la FAO a déclaré que le métier de pêcheur était l'un des plus dangereux au monde. Selon les estimations, il y aurait 30 millions de pêcheurs dans le monde et au moins 24 000 périraient en mer chaque année. Plusieurs délégations ont souligné que la sécurité des pêcheurs en mer était une source de grave préoccupation, s'agissant en particulier des équipages des navires pratiquant la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, et des populations qui vivaient de la pêche. Les délégations ont fait valoir que les techniques de navigation et les mesures de sécurité traditionnelles devenaient obsolètes et que les petits pêcheurs continuaient de périr en mer, souligné la nécessité d'améliorer la sécurité des

navires de pêche et des pêcheurs et encouragé la FAO, l'OMI et l'OIT à poursuivre leur coopération. Certaines délégations ont engagé la FAO à poursuivre les travaux sur la sécurité des pêcheurs et des navires de pêche, notamment en élaborant un plan d'action international, comme l'avait suggéré certaines délégations à la vingt-septième session du Comité des pêches de la FAO.

89. Plusieurs délégations ont souligné que les États devaient s'acquitter de leurs obligations relatives aux effectifs de leurs navires, aux conditions de travail, à la formation des membres d'équipage et à la sécurité en mer, conformément aux dispositions de la Convention et d'autres instruments pertinents. On a relevé en particulier que l'insuffisance du contrôle exercé par l'État du pavillon avait une incidence directe sur la vie des gens de mer et des pêcheurs en termes de sécurité, de conditions de vie et de travail et d'exercice des droits de l'homme. Certaines délégations ont signalé que faute de moyens, les États en développement ne pouvaient pas toujours donner suite aux rapports faisant état de mauvais traitements à l'encontre de leurs ressortissants ou de violations des droits fondamentaux de ces derniers à bord des navires. D'autres délégations ont souligné que la transparence quant à la propriété des navires était essentielle à l'établissement des responsabilités relatives à l'application des mesures de sûreté et de sécurité à bord.

90. Plusieurs délégations ont souligné qu'il fallait mieux protéger les marins et les pêcheurs, en particulier dans le contexte des actes de piraterie et de vol à main armée ainsi que d'autres activités criminelles et des risques liés à des conditions de travail dangereuses. Dans le cas des gens de mer victimes d'actes de piraterie ou de vol à main armée, il faudrait assurer la prise en charge et le rapatriement, comme proposé notamment dans le projet de mémorandum d'accord régional concernant la répression de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental, le golfe d'Aden et la mer Rouge.

91. Certaines délégations ont appelé l'attention sur les problèmes liés à l'abandon de gens de mer dans des ports étrangers. L'une d'elles a fait remarquer que l'OMI devait entreprendre d'élaborer un nouvel instrument permettant d'y répondre pleinement.

92. Plusieurs délégations ont fait observer qu'il fallait adopter et appliquer les mesures de sécurité en gardant à l'esprit leurs conséquences imprévues pour les intéressés, comme la limitation du droit fondamental de descendre à terre, et donc de l'accès aux services médicaux et sociaux, aux moyens de communication et à d'autres services à terre.

93. Plusieurs délégations ont noté que la sûreté et la sécurité maritime dépendaient de la formation des gens de mer, et que l'accroissement de la flotte commerciale faisait augmenter en proportion les besoins. Pour parer au manque de personnel adéquatement formé, on a proposé de créer davantage de centres d'enseignement et d'apprentissage (voir également le paragraphe 128 ci-après). Certaines délégations ont souligné l'importance de la coordination et de la coopération au regard de l'apprentissage et de la formation, ainsi que du renforcement des capacités, la formation des gens de mer pouvant être très coûteuse et le nombre de bourses d'études allant en diminuant. D'autres ont fait remarquer qu'il fallait privilégier non seulement l'apprentissage et la formation des gens de mer mais aussi celle des autres catégories de personnel associées au fonctionnement des navires.

94. Plusieurs délégations ont souligné qu'il importait de devenir partie à tous les instruments relatifs au travail maritime et de les appliquer, en insistant sur la nécessité de fournir une assistance aux pays en développement et de les aider à renforcer leurs capacités. Le représentant de l'OMI a rappelé l'importance du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, dont il a été précisé que la révision serait achevée d'ici à 2010. On a rappelé que la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille n'était pas encore entrée en vigueur.

95. Certaines délégations ont exprimé leur appui à l'action menée par l'OMI pour former les gens de mer, et par l'OIT pour améliorer les normes de travail applicables aux gens de mer. Le représentant de l'OIT a signalé que la Convention du travail maritime de 2006 avait été ratifiée par trois États, qu'elle devait l'être par d'autres et pourrait probablement entrer en vigueur en 2009. L'OIT prévoyait également d'élaborer, au titre de cette convention, des directives concernant les responsabilités de l'État du pavillon et de l'État du port quant au contrôle des conditions de travail à bord des navires. On a fait remarquer qu'un certain nombre d'États du pavillon avaient déjà pris des mesures en vue d'appliquer la Convention. Une délégation a indiqué que le groupe de spécialistes des questions maritimes du Groupe de travail sur les transports de l'Association de coopération économique Asie-Pacifique s'occupait des questions relatives à l'application de la Convention révisant la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer.

ii) *Traitement des personnes sauvées en mer*

96. Les délégations se sont dites profondément préoccupées par le fait que des gens continuent de périr en mer ou de se retrouver en situation de détresse pour avoir pris la mer à bord de bateaux impropres à la navigation ou surchargés. Elles ont rappelé que le devoir d'assistance aux personnes en détresse en mer était une obligation fondamentale au regard du droit international, comme exprimé dans la Convention, dans la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes. Elles ont souligné que l'obligation d'assistance s'appliquait à toutes les personnes en détresse, quels que soient leur nationalité, leur statut ou les circonstances dans lesquelles elles ont été trouvées.

97. Les délégations ont demandé aux États qui ne l'avaient pas encore fait de devenir parties aux conventions susmentionnées et ont exhorté les États à veiller à leur application effective, s'agissant en particulier de l'obligation de créer des services nationaux de recherche et de sauvetage et des centres régionaux de coordination des opérations de sauvetage.

98. Tout en réaffirmant sa détermination à respecter les obligations internationales en matière de sauvetage en mer, une délégation a expliqué qu'elle ne pouvait accepter les amendements de 2004 à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes ni les directives connexes de l'OMI sur le traitement des personnes sauvées en mer, étant donné que le capitaine d'un bateau ayant porté secours à des personnes en détresse était tenu de se rendre au port de la Partie contractante qui contrôlait la région où le sauvetage avait eu lieu. Ce port n'étant pas nécessairement le plus proche, les opérations de recherche et de

sauvetage pouvaient contraindre le navire à dévier de sa route, et retarder ainsi la prestation des soins nécessaires aux personnes secourues.

99. Plusieurs délégations ont noté que les opérations de recherche et de sauvetage étaient souvent complexes, qu'elles commençaient au moment où une personne ou un groupe de personnes étaient en situation de détresse et prenaient fin au moment où ces personnes étaient amenées à un lieu sûr. La responsabilité de plusieurs acteurs était engagée à cet égard, notamment celle du capitaine du navire, de l'État du pavillon et du centre de coordination régional concerné. Plusieurs délégations ont souligné qu'il fallait se préoccuper en priorité de préserver rapidement et efficacement la vie des personnes en mer, ce qui supposait une coordination et une coopération réelles entre les États, l'OMI et d'autres acteurs.

100. Certaines délégations ont souligné qu'il fallait réduire au minimum les désagréments (retards excessifs, dépenses et autres difficultés) occasionnés à ceux qui secouraient les personnes en détresse en mer. Plusieurs délégations ont fait observer que l'obligation du capitaine du navire de porter assistance aux personnes en détresse en mer et d'amener les rescapés à un lieu sûr faisait pendant à celle des États parties à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes d'agir en coopération et en coordination pour lui éviter de devoir dévier davantage de son itinéraire. Si les États manquaient à leurs obligations, alors les capitaines de navire pouvaient aussi manquer aux leurs. Le centre régional de coordination et les autorités compétentes devaient faire tout ce qui était en leur pouvoir pour réduire le séjour des rescapés à bord du navire qui les a secourus. Des délégations se sont félicitées que l'OMI s'emploie à élaborer des directives supplémentaires pour faciliter le débarquement rapide et ordonné des personnes sauvées en mer.

101. Plusieurs délégations ont estimé qu'il fallait renforcer les capacités de recherche et de sauvetage. Le représentant de l'OMI a signalé que son organisation avait trouvé des fonds et prêtait son assistance à la mise en place de centres régionaux de coordination. Il considérait comme cruciale la mise en place de services de recherche et de sauvetage en Afrique, et a rappelé que Mombasa (Kenya), Cape Town (Afrique du Sud), Lagos (Nigéria) et le Maroc avaient été choisis pour l'implantation de tels centres. Une délégation a signalé que le centre régional de coordination de Lagos desservait neuf pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale et souligné combien il était difficile pour les États de la région de mettre en place leurs propres centres sous-régionaux, faute de fonds et de connaissances techniques.

102. Le représentant de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) a indiqué que cette dernière organisait des stages de formation pour les agents de l'ordre, les gardes maritimes, les capitaines de navire et d'autres parties associées aux opérations de sauvetage en mer.

103. Le représentant du HCR a souligné la nécessité de protéger les droits des personnes au titre du droit international et fait observer qu'il fallait renforcer la capacité de certains États de protéger les réfugiés et demandeurs d'asile. Une délégation a engagé le HCR et les gouvernements à resserrer leur coopération afin de consolider les systèmes nationaux de protection des réfugiés et demandeurs d'asile et d'appliquer effectivement le principe de non-refoulement. Le représentant de l'OIM a rappelé qu'une attention particulière devait être accordée aux groupes vulnérables, tels que les mineurs non accompagnés, les femmes, les victimes des

passeurs et des trafiquants et les personnes nécessitant des soins médicaux, au cours du sauvetage et après leur débarquement.

104. Certaines délégations se sont félicitées des initiatives des organisations internationales quant au traitement des personnes sauvées en mer, notamment des travaux de l'OMI et de la coopération entre l'OIM, le HCR et l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne (Frontex). Certaines ont encouragé les organismes compétents à poursuivre leur coopération concernant les opérations de sauvetage en mer, dans la limite de leurs mandats respectifs. Les travaux du groupe interorganisations sur le traitement des personnes sauvées en mer étaient satisfaisants³. Une délégation a proposé de maintenir la question du traitement des personnes sauvées en mer à l'ordre du jour du Processus consultatif.

105. Plusieurs délégations ont fait observer que la protection des frontières était l'un des aspects de la solution au problème des migrations clandestines vers l'Union européenne, et que le respect des droits des réfugiés et demandeurs d'asile et des droits de l'homme sous-tendait les politiques de l'Union. Une délégation a rappelé que les opérations de Frontex avaient permis de réduire les pertes de vie en mer.

106. Plusieurs délégations ont souligné que tous les États devaient prendre des mesures pour prévenir les situations de détresse en mer, et ont à cet égard rappelé qu'au paragraphe 78 de sa résolution 62/215, l'Assemblée générale avait demandé que des mesures soient prises par les États du pavillon et les États du port. Des délégations ont avancé que les États côtiers pourraient empêcher les navires impropres à la navigation de prendre la mer, notamment au moyen de contrôles visant les petites embarcations. Il fallait assister et aider les États côtiers lorsqu'ils le demandaient. Des délégations ont rendu compte des mesures prises aux niveaux national et multilatéral.

107. Des délégations ont fait remarquer que les migrations internationales s'intensifiaient rapidement, que c'était là un phénomène complexe et qu'il fallait s'attaquer à ses causes profondes. Certaines ont à cet égard fait observer que le rapport du Secrétaire général n'énumérait pas toutes les raisons des migrations clandestines, qui incluaient les politiques d'immigration restrictives, la famine, le changement climatique et la désertification. L'une des solutions à long terme serait d'aider les pays d'origine et de destination à assurer la croissance économique et de veiller à ce que les personnes migrent par choix et puissent le faire en toute légalité.

108. Certaines délégations ont estimé qu'il fallait s'attaquer à tous les aspects de la migration clandestine, de façon intégrée et approfondie, en faisant appel à la coopération internationale, notamment entre les pays d'origine et de destination, et en luttant contre la criminalité transnationale organisée, en sensibilisant l'opinion publique aux problèmes de la traite et du trafic d'êtres humains, en protégeant les victimes de la traite et en contribuant à la réinsertion sociale des migrants dans leurs communautés. Une approche humanitaire était prioritaire, de même que le plein respect des droits de l'homme.

³ Le groupe interinstitutions sur le traitement des personnes sauvées en mer comprend les organismes suivants : OMI, HCR, Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme, OIM, OIT, Office des Nations Unies contre la drogue et le crime et Division des affaires maritimes et du droit de la mer.

109. Plusieurs délégations ont estimé que le dialogue sur les migrations et le développement devait se poursuivre, en particulier dans le cadre du Partenariat euro-africain pour la migration et le développement. Certaines délégations ont rappelé les initiatives récemment prises dans les Caraïbes pour faire face au problème des migrations par voie maritime, notamment la conclusion d'accords bilatéraux.

e) Sécurité et sûreté maritimes : améliorer la coopération et la coordination, mieux intégrer l'action menée et renforcer davantage les capacités

i) Coopération et coordination

110. Les délégations ont souligné l'importance de la coopération face aux menaces à la sécurité maritime, étant donné leur portée mondiale, et la nécessité d'intensifier les échanges d'informations. Plusieurs délégations ont souhaité une coopération et une coordination accrues entre les organismes internationaux compétents pour éviter des activités redondantes.

111. Les délégations ont également souligné l'importance de la coopération et de la coordination régionales et sous-régionales en matière de sécurité maritime. Certaines ont fait remarquer qu'une telle coopération pourrait permettre des économies et une meilleure exécution. La coopération semblait plus efficace lorsqu'elle était régie par des accords régionaux ou bilatéraux énonçant clairement les responsabilités de chaque État. Les délégations ont donné de nombreux exemples de coopération régionale et sous-régionale.

112. Le réseau intégré de gardes-côtes dont l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO) envisageait la création permettrait aux États participants d'obtenir le maximum de résultats avec des ressources limitées et engendrerait des économies d'échelle dans l'application des instruments internationaux relatifs à la sécurité et à la sûreté maritimes. Certaines délégations ont accueilli avec satisfaction le projet de mémorandum d'accord concernant la répression de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental, le golfe d'Aden et la mer Rouge, dont le texte définitif devrait être établi lors d'une réunion de haut niveau organisée sous les auspices de l'OMI. D'autres ont rappelé que les négociations sur le projet de mémorandum d'accord n'étaient pas encore terminées.

113. Outre l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie et le mécanisme de coopération relatif aux détroits de Malacca et Singapour, les États membres de l'ASEAN coopéraient dans le cadre du Forum maritime et du Forum régional de l'ASEAN; ce dernier s'employait à organiser régulièrement une réunion intersessions consacrée à l'examen de la question de la sécurité maritime, et à mettre en place un centre régional de formation à la sécurité maritime. On a également noté que l'APEC constituait un cadre de coopération régionale.

114. Il a été rappelé que le colloque naval de l'océan Indien avait été mis en place pour offrir un cadre de dialogue sur les questions de sécurité maritime, pour renforcer les capacités des États de relever les défis actuels et anticipés, et pour faciliter la création et la promotion de divers mécanismes de consultation et de coordination.

115. On a rappelé la coopération instaurée entre les États européens en matière de questions de sécurité et de sûreté maritime, en particulier dans le cadre de l'Union

européenne et de Frontex, qui appuyaient et coordonnaient les opérations de contrôle des frontières.

116. On a également rappelé que l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) favorisait aussi la coopération grâce aux patrouilles et aux opérations communes, à l'échange de renseignements et à l'élaboration de méthodes d'appréciation de la situation maritime.

117. Les délégations ont en outre rappelé que la CARICOM continuait à privilégier activement la sécurité et la sûreté maritimes, notamment grâce à son système de sécurité régional, et qu'elle avait récemment conclu un accord de coopération pour la sécurité maritime et aérienne.

ii) Approches intégrées

118. Un certain nombre de délégations ont souligné les avantages d'une approche intégrée de la sécurité et de la sûreté maritimes, et certaines ont rendu compte des mesures prises en ce sens. Plusieurs ont affirmé qu'il fallait adopter une approche globale tenant compte de l'élément humain et de la nécessité de protéger l'environnement. On a noté l'interdépendance des questions de sécurité et de sûreté, tout comme celle des carences en termes de sécurité, de sûreté et de conditions de travail. Le représentant de l'OTAN a souligné qu'il fallait coordonner les données relatives à l'appréciation de la situation maritime, tout en soulevant la question de la protection des données confidentielles, exclusives et commerciales.

119. De façon plus générale, tous les États devaient renforcer et harmoniser leur législation et se doter d'un cadre juridique pour traiter les problèmes actuels en matière de sécurité et de sûreté maritimes. Plusieurs délégations se sont dites favorables à l'idée d'une mobilisation des pouvoirs publics pour assurer la coordination à tous les niveaux de l'administration dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritimes, pour tirer le meilleur parti des capacités disponibles et pour gagner en efficacité. Certaines délégations ont rendu compte des mesures prises par leur pays pour créer un organe unique chargé de toutes les questions de sécurité et de sûreté maritimes.

120. Le représentant de l'OMAO a souligné que le foisonnement d'instruments internationaux et de dispositions institutionnelles relatives à la sûreté et à la sécurité maritimes pouvait compliquer la tâche des États, en particulier les États en développement, d'où la nécessité de renforcer leurs capacités et de leur fournir une assistance pour promouvoir une application intégrée des mesures de sécurité et de sûreté maritimes.

121. Plusieurs délégations ont précisé que leurs pays s'employaient à mettre en place un réseau de patrouille assorti de zones d'opération commune bien définies, et envisageaient le regroupement de leurs systèmes de surveillance et d'information maritimes.

iii) Renforcement des capacités

122. Les délégations ont convenu qu'il fallait améliorer l'assistance technique et le renforcement de capacités en matière de sécurité et de sûreté maritimes. L'existence des ressources nécessaires à la prévention ou à la répression des menaces rendrait possible l'amélioration de la sécurité et de la sûreté collectives. À cet égard, les

délégations ont mis en évidence plusieurs domaines où existaient des besoins (voir ci-dessus, par. 77, 93 et 101).

123. Plusieurs délégations ont souligné qu'il fallait aider les États en développement, notamment les petits États insulaires en développement, à s'acquitter de leurs obligations au titre des multiples instruments bilatéraux et multilatéraux, notamment la participation aux arrangements opérationnels. L'échange d'informations, le renforcement des capacités, le transfert de technologie et la participation aux activités de recherche étaient donc essentiels si l'on voulait vraiment faire face aux menaces et aux difficultés d'ampleur mondiale liées à la sécurité maritime.

124. Plusieurs délégations ont fait remarquer que la réponse aux défis en matière de sécurité et de sûreté maritimes exigeait la mise en place de capacités institutionnelles et la prise en compte de l'élément humain.

125. Certaines délégations ont fait observer que les programmes de coopération technique et d'aide au renforcement de capacités devaient être menés conformément au droit international et dans le respect de la souveraineté des États.

126. Le représentant de l'OMI a présenté dans leurs grandes lignes plusieurs programmes d'assistance technique et de renforcement des capacités, en précisant qu'il faudrait définir un mécanisme de financement durable et tout mettre en œuvre pour éviter des redondances dans leur exécution. Certaines délégations ont demandé que les États et les autres entités continuent de fournir à l'OMI les ressources dont elle avait besoin pour s'acquitter de son mandat.

127. Les délégations ont donné plusieurs exemples d'initiatives régionales propices au renforcement de capacités, à la coopération technique et à l'échange d'informations, et certaines se sont dites disposées à mettre en commun leurs ressources et leurs compétences.

128. Plusieurs délégations ont souligné que la coopération et la coordination régionales étaient indispensables à la formation et à l'apprentissage. On a mis en évidence l'importance de l'action menée par l'Association océanienne du droit maritime international et le Programme maritime régional du secrétariat de la Communauté du Pacifique, qui aidaient activement les États de la région à renforcer leurs capacités législatives et à étudier les avantages d'une consolidation de la législation relative aux infractions maritimes. Il a également été fait mention du Programme d'études maritimes de l'Université de Trinité-et-Tobago, qui formait des agents hautement qualifiés aux techniques marines les plus avancées. Ces deux initiatives régionales nécessitaient des ressources et une assistance technique supplémentaires.

Point 4 de l'ordre du jour : Coopération et coordination interinstitutions

a) Réseau des océans et des zones côtières

129. Le Coordonnateur adjoint d'ONU-Océans a indiqué que l'instance, à sa sixième réunion tenue les 2 et 3 juin 2008, avait élu Coordonnateur adjoint, Andrew Hudson, du PNUD, et accueilli trois nouveaux membres : l'OIT, l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI) et l'Organisation mondiale du tourisme. D'autres organismes compétents des Nations Unies avaient été invités à s'associer au réseau. En guise de présentation générale des activités

entreprises récemment par ONU-Océans, mécanisme de coordination interinstitutions chargé des questions touchant les océans et les zones côtières au sein du système des Nations Unies, l'intervenant a renvoyé les délégations à un résumé des travaux entrepris entre 2005 et 2008, contenant des informations sur les activités menées essentiellement par des groupes de travail créés pour une durée limitée, conformément au mandat d'ONU-Océans.

130. Les membres du groupe de travail sur la biodiversité dans les zones marines situées au-delà des limites de la juridiction nationale avaient apporté des éléments utiles au rapport du Secrétaire général, qui avait servi de base aux débats du groupe de travail spécial officieux à composition non limitée chargé d'étudier les questions relatives à la conservation et à l'exploitation durable de la biodiversité marine dans les zones situées au-delà des limites de la juridiction nationale lors de sa deuxième réunion, tenue du 28 avril au 2 juin 2008; ils avaient par ailleurs procédé à l'examen collégial d'un certain nombre de documents soumis à la neuvième Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique. Les membres du groupe de travail sur les zones marines protégées et les autres outils de gestion par zone avaient participé à la Conférence des Parties et contribueraient aux travaux d'une réunion d'experts scientifiques sur l'application de la Convention.

131. Par ailleurs, dans le cadre de l'initiative « Unité d'action des Nations Unies » lancée en 2007 auprès de pays pilotes, et sous la direction de la Commission océanographique intergouvernementale (COI) de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), ONU-Océans avait mené une enquête sur ceux de ses membres qui menaient des activités marines et côtières. Les résultats de l'enquête avaient fait apparaître des possibilités de coordination entre les organismes des Nations Unies, et ONU-Océans avait décidé de continuer à œuvrer en faveur d'une meilleure coordination dans ce contexte. La modernisation du site Web d'ONU-Océans se poursuivrait également. Une délégation a indiqué que l'Atlas des océans des Nations Unies (www.oceanatlas.org) avait continué de susciter des réactions très positives chez les utilisateurs, mais des incertitudes financières risquaient d'entraver son développement voire son existence. Les États ont été invités à appuyer cette initiative.

132. Une délégation a souligné que le système des Nations Unies ne pourrait atteindre tous les objectifs fixés sans un financement et un appui adéquats des États Membres.

133. Une délégation a déclaré que le renforcement de la coopération et de la coordination était la principale tâche du Processus consultatif. À ce propos, une délégation s'est dite satisfaite des travaux d'ONU-Océans, qui devaient être menés dans un souci d'efficacité, d'efficience, de transparence, d'adaptation et de responsabilité, car il serait utile d'avoir des données détaillées permettant de dégager des enseignements utiles et d'améliorer la coordination. Les organismes ont été encouragés à conclure des mémorandums d'accord pour éviter le chevauchement des activités, et à désigner des interlocuteurs.

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

134. Au nom des organismes chefs de file, le PNUE et la COI, le représentant du PNUE a fait le point sur la phase initiale de l'« évaluation des évaluations », en précisant que le groupe d'experts n'avait épargné aucun effort pour parvenir au

meilleur résultat possible malgré les difficultés financières, et pour respecter les délais impartis par le Groupe directeur spécial pour la présentation du rapport à l'Assemblée générale à sa soixante-quatrième session. Environ la moitié des dépenses prévues avaient été financées par des dons reçus des États, et les organismes chefs de file avaient dû verser des contributions en espèces et accroître leur appui institutionnel. Les experts ont travaillé en grande partie à titre bénévole et gracieux, scénario qui ne saurait se poursuivre longtemps aux fins du fonctionnement du mécanisme lui-même. Compte tenu de l'insuffisance des ressources pour mener à bien les activités restantes, les États ont été invités à faire des contributions financières pour que l'« évaluation des évaluations » puisse être achevée et le rapport établi en 2009. Il restait à organiser deux réunions du groupe d'experts, une réunion du Groupe directeur spécial et des consultations des petits groupes de travail intersessions, à procéder à l'examen collégial du projet de rapport et à établir et publier le rapport final puis, si possible, sa traduction dans toutes les langues officielles, et à tenir des séminaires en vue de son lancement. Les participants à la réunion ont été saisis d'un projet de rapport intermédiaire sur l'« évaluation des évaluations », qui servirait de base à l'examen à mi-parcours ouvert à tous les États Membres prévu à l'alinéa c) du paragraphe 93 de la résolution 60/30 de l'Assemblée générale.

135. Un membre du groupe d'experts, Alan Simcock, a présenté les travaux entrepris par le groupe, en expliquant que celui-ci avait tout d'abord rassemblé les évaluations existantes pour les évaluer; il avait ensuite analysé les évaluations des évaluations existantes. La troisième étape consisterait à définir un cadre et des solutions pour la mise en place du mécanisme. L'intervenant a également présenté le calendrier prévu pour l'« évaluation des évaluations », en faisant observer que le respect des délais fixés dépendait entièrement de la mobilisation des ressources nécessaires à l'exécution des activités.

136. Certaines délégations se sont félicitées du travail déjà accompli en dépit des difficultés. Une délégation s'est engagée à maintenir son aide financière et a souligné que les États devaient rendre compte plus souvent des progrès accomplis et resserrer leur coopération en matière de renforcement de capacités et d'échange d'informations aux niveaux mondial et régional pour appuyer le mécanisme. À cet égard, les participants à la réunion ont été informés qu'un atelier serait organisé fin 2008 pour promouvoir le renforcement des capacités. Plusieurs délégations ont indiqué qu'il était question d'instaurer, dans le Pacifique, un système intégré de présentation de rapports annuels sur les océans par l'intermédiaire du secrétariat de la Communauté du Pacifique. Toutefois, cette initiative n'avait pas encore été lancée, car il s'agissait d'éviter d'imposer un modèle de rapport qui pourrait être incompatible avec le modèle choisi au niveau mondial. Le représentant du Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP) a indiqué que ce dernier avait créé un groupe de travail qui avait déjà rédigé un rapport sur l'« évaluation des évaluations », et qui était disposé à apporter d'autres contributions si nécessaire.

137. Des délégations ont signalé que certaines des subdivisions régionales visées dans le rapport intermédiaire sur l'« évaluation des évaluations » n'étaient pas désignées conformément à l'usage établi à l'ONU. Une délégation a ainsi fait observer que la Grande Caraïbe n'englobait pas l'ensemble du Golfe du Mexique. La délégation argentine a rappelé qu'il existait un différend reconnu entre l'Argentine et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet

des « Malvinas », de la « Georgia del Sur » et des îles « Sandwich del Sur ». Elle a contesté à cet égard certaines données présentées comme se rapportant à la région de l'Atlantique sud-occidental, et demandé aux organismes responsables de l'« évaluation des évaluations » de prendre son observation en considération. La délégation britannique a déclaré n'avoir aucun doute sur la souveraineté du Royaume-Uni sur les « îles Falkland », la « Géorgie du Sud » et les « îles Sandwich du Sud » et sur les eaux environnantes, et s'est félicitée de la coopération continue avec l'Argentine dans l'Atlantique Sud dans le cadre des dispositions relatives à la souveraineté, énoncées dans la Déclaration conjointe du Royaume-Uni et de l'Argentine du 19 octobre 1989.

138. Le représentant du PNUE a précisé que les subdivisions régionales avaient pour seule fin de faciliter les travaux du groupe d'experts et que la nomenclature serait rectifiée suivant l'usage établi à l'ONU.

Point 5 de l'ordre du jour : Questions appelant un examen

139. On a rappelé que les coprésidents avaient dressé une liste des diverses questions qui pourraient appeler l'attention de l'Assemblée générale dans ses travaux futurs⁴ et que cette liste demeurerait valable. Les délégations ont été invitées à proposer par écrit au Secrétariat d'autres questions à inscrire sur la liste (voir ci-après).

Partie C

Questions qui pourraient bénéficier de l'attention de l'Assemblée générale dans ses travaux futurs sur les océans et le droit de la mer

140. Plusieurs délégations ont évoqué des questions qui pourraient bénéficier de l'attention de l'Assemblée générale et ont proposé par écrit de nouvelles questions à examiner en 2009. Ces questions supplémentaires, qui ne figuraient pas sur la liste distribuée par les coprésidents, sont les suivantes :

- a) Les océans et le développement durable : intégration des trois aspects du développement durable (environnemental, social et économique);
- b) La contribution des océans à la réalisation des objectifs de développement durable adoptés au niveau international, y compris les objectifs du Millénaire pour le développement;
- c) La coopération et la coordination entre les États du pavillon, les États côtiers et les États du port (pour une mise en œuvre effective de la Convention).

⁴ La liste peut être consultée à l'adresse ci-après : www.un.org/depts/los/consultative_process/consultative_process.htm.