



# Assemblée générale

Distr. générale  
4 mars 2005  
Français  
Original: anglais

## Soixantième session

Point 76 a) de la liste préliminaire\*

### Les océans et le droit de la mer

## Les océans et le droit de la mer

### Rapport du Secrétaire général\*\*

#### *Résumé*

Le présent rapport a été établi en réponse à la demande faite par l'Assemblée générale au paragraphe 101 de sa résolution 59/24 du 17 novembre 2004, dans laquelle elle prie le Secrétaire général de lui présenter, à sa soixantième session, son rapport annuel sur les faits nouveaux et questions intéressant les océans et le droit de la mer. Il constitue également un rapport du Secrétaire général présenté aux États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en application de l'article 319 de la Convention, qui sera examiné à la Réunion des États parties au titre du point de l'ordre du jour intitulé « Rapport du Secrétaire général présenté pour information aux États parties en vertu de l'article 319 sur les questions de caractère général intéressant les États parties qui ont surgi à propos de la Convention ». Il servira de point de départ aux débats de la sixième réunion du Processus consultatif officiel des Nations Unies ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer et contient des informations sur les activités de pêche et leur contribution au développement durable, et les débris marins, questions sur lesquelles les participants à la réunion devaient centrer leurs débats comme le leur avait recommandé l'Assemblée générale. Il contient également des renseignements sur le statut de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des Accords relatifs à son application, sur les déclarations faites par les États en vertu des articles 287, 298 et 310 de la Convention et sur les demandes adressées récemment à la Commission des

\* A/60/50.

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



limites du plateau continental. Il comporte en outre un chapitre consacré au tsunami qui a ravagé l'océan Indien et un autre consacré aux activités de renforcement des capacités et fait le point des derniers faits nouveaux concernant la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement marin. Enfin, il rend compte des activités du Réseau des océans et des zones côtières (ONU-Océans), mécanisme de coordination et de coopération interinstitutions.

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Abréviations.....		6
I. Introduction.....	1–2	7
II. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les accords relatifs à son application.....	3–8	7
A. État de la Convention et des accords relatifs à son application.....	3–4	7
B. Déclaration au titre des articles 287, 298 et 310 de la Convention.....	5–8	8
III. Espace maritime.....	9–15	8
A. Tour d’horizon de la pratique suivie par les États, des revendications et de la délimitation des frontières maritimes.....	9–13	8
B. Dépôt et publicité voulue.....	14	10
C. Accès à la mer et à partir de la mer et liberté de transit.....	15	10
IV. Institutions créées sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ...	16–33	10
A. Autorité internationale des fonds marins.....	16–17	10
B. Tribunal international du droit de la mer.....	18–21	11
C. Commission des limites du plateau continental.....	22–33	12
V. Règlement des différends : résumé des décisions de justice.....	34–37	14
VI. Renforcement des capacités.....	38–56	15
A. Aperçu.....	38–40	15
B. Programmes spécifiques.....	41–50	16
1. Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche.....	41	16
2. Programme de bourses de la dotation Shirley Amerasinghe.....	42–43	16
3. Programme de bourses Organisation des Nations Unies-Fondation nippone.....	44–45	16
4. Programme FORMATION-MERS-CÔTES.....	46	17
5. Cours de formation en vue de promouvoir le respect de l’article 76 de la Convention.....	47–49	17
6. Publications.....	50	18
C. Fonds d’affectation spéciale.....	51–56	18
VII. Faits nouveaux dans le domaine des transports maritimes internationaux.....	57–82	20
A. Construction et équipement des navires.....	58–60	20
B. Formation des gens de mer et des pêcheurs et conditions de travail.....	61–67	21
C. Transport de marchandises.....	68–74	23
D. Sécurité de la navigation.....	75–78	25

E.	Mise en œuvre et application . . . . .	79–81	26
F.	Immunités juridictionnelles . . . . .	82	27
VIII.	Sécurité maritime et criminalité en mer . . . . .	83–103	27
A.	Sécurité maritime . . . . .	84–93	28
B.	Piraterie et vols à main armée commis en mer . . . . .	94–98	31
C.	Trafic de stupéfiants et de substances psychotropes . . . . .	99–102	32
D.	Transport clandestin de migrants . . . . .	103	33
IX.	Milieu marin, ressources marines et développement durable . . . . .	104–167	34
A.	Protection et préservation du milieu marin . . . . .	104–148	34
1.	Pollution due aux activités terrestres . . . . .	104–114	34
2.	Pollution due aux navires . . . . .	115–130	37
3.	Contrôle des organismes aquatiques nuisibles et des agents pathogènes présents dans les eaux de ballast . . . . .	131	43
4.	Gestion des déchets . . . . .	132–134	43
5.	Démolition/recyclage/démantèlement des navires . . . . .	135–141	44
6.	Coopération régionale . . . . .	142–148	46
B.	Diversité biologique marine . . . . .	149–157	49
C.	Changements climatiques . . . . .	158–159	51
D.	Petits États insulaires en développement . . . . .	160–167	52
X.	Thèmes prioritaires pour la sixième réunion du Processus consultatif . . . . .	168–283	54
A.	Les pêches et leur contribution au développement durable . . . . .	168–231	54
1.	Le rôle des pêches dans le développement durable . . . . .	168–183	54
2.	Cadre juridique et politique pour accroître la contribution de la pêche au développement durable . . . . .	184–208	58
3.	Facteurs qui limitent la contribution de la pêche au développement durable . . . . .	209–222	64
4.	Activités de renforcement des capacités entreprises par les organisations internationales pour promouvoir des pêches durables . . . . .	223–229	68
5.	Conclusions . . . . .	230–231	69
B.	Macro-déchets . . . . .	232–283	70
1.	Généralités . . . . .	233–235	70
2.	Provenance des déchets marins . . . . .	236–240	71
3.	Effets des déchets marins . . . . .	241–247	72
4.	Mesures visant à prévenir la formation de débris marins et à en réduire la quantité . . . . .	248–272	73

5.	Mesures de traitement des débris marins existants .....	273	79
6.	Conclusions .....	274–283	80
XI.	Le tsunami de l’océan Indien .....	284–310	82
A.	Répercussions du tsunami .....	285–289	82
B.	Mesures prises à la suite du tsunami .....	290–310	83
1.	Systèmes d’alerte rapide .....	291–299	84
2.	Reconstruction et relèvement .....	300–310	85
XII.	Coopération et coordination internationales .....	311–318	88
A.	Processus consultatif officieux, ouvert à tous, sur les océans et le droit de la mer .....	311–312	88
B.	Mécanisme régulier de notification et d’évaluation systématiques à l’échelle mondiale du milieu marin, y compris les aspects socioéconomiques .....	313–314	88
C.	Le Réseau des océans et des zones côtières .....	315–318	89
XIII.	Conclusions .....	319	90

## Abréviations

AIEA	Agence internationale de l'énergie atomique
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
COI	Commission océanographique intergouvernementale (UNESCO)
Convention SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
Convention STCW	Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille
Convention SUA	Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime
CPMM	Comité de la protection du milieu marin (OMI)
CSM	Comité de la sécurité maritime (OMI)
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
FEM	Fonds pour l'environnement mondial
MARPOL	Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif
OIT	Organisation internationale du Travail
OMI	Organisation maritime internationale
OMS	Organisation mondiale de la santé
PAM	Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
Protocole SUA	Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

## **I. Introduction**

1. Le monde a été atterré par les tragiques pertes humaines résultant du tsunami dévastateur qui a frappé les pays de l'océan Indien le 26 décembre 2004. Les raz-de-marée provoqués par le tremblement de terre ont infligé d'importants dégâts à l'environnement, détruit l'industrie des pêches de plusieurs pays et gravement endommagé les habitations et les infrastructures. Le présent rapport consacre un chapitre au tsunami et à ses conséquences. Comme l'a montré cette catastrophe, de nouvelles recherches doivent être entreprises pour mieux comprendre et prévoir les catastrophes naturelles liées à l'océan. De fait, l'un des principaux thèmes pendant l'année en cours sera l'importance que revêt la recherche scientifique sur le milieu marin.

2. L'avenir de la planète et notre sécurité dépendent de l'amélioration de la connaissance des processus océaniques et de leurs interactions. Les questions relatives aux océans doivent être abordées de façon globale, dans une optique intégrée. Pour bien comprendre la valeur des océans, il faut entreprendre des recherches océanographiques mondiales de façon à acquérir des connaissances scientifiques sur l'état du milieu marin sous ses différents aspects et sur les phénomènes qu'il fait intervenir. L'approfondissement de la connaissance scientifique et son application à la gestion et à la prise des décisions peuvent contribuer de façon notable à éliminer la pauvreté, à favoriser la sécurité alimentaire, à soutenir l'activité économique humaine, à protéger le milieu marin mondial, à prévoir les phénomènes et catastrophes naturels, à atténuer leurs effets et à y faire face, et en règle générale à promouvoir l'utilisation des océans et de leurs ressources aux fins de la réalisation des objectifs du développement durable.

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

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

3. Au 31 janvier 2005, à la suite de la ratification du Danemark le 16 novembre 2004, de l'adhésion de la Lettonie le 23 décembre 2004 et de la ratification du Burkina Faso le 25 janvier 2005, le nombre des États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, y compris la Communauté européenne, est passé à 148 (129 États côtiers sur un total de 153 et 18 États sans littoral sur un total de 42). Le Danemark, la Lettonie et le Burkina Faso ont également exprimé leur consentement à être liés par l'Accord relatif à l'application de la partie XI. Le Botswana a adhéré à l'Accord le 31 janvier 2005, portant ainsi le nombre des parties à 121.

4. Depuis la publication de l'additif au dernier rapport du Secrétaire général (A/59/62/Add.1), l'état de l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons est demeuré inchangé : 52 États, dont la Communauté européenne, y sont parties.

## **B. Déclarations au titre des articles 287, 298 et 310 de la Convention**

5. Lors de la ratification de la Convention, le Danemark a fait une déclaration dans laquelle il considère que l'exception au régime juridique des détroits où le passage est réglementé, prévu à l'alinéa c) de l'article 35 de la Convention, s'applique au régime spécifique en vigueur dans les détroits danois (le Grand-Belt, le Petit-Belt et l'Øresund), qui procède du Traité de Copenhague de 1857. Le régime juridique des détroits actuellement en vigueur demeurera donc inchangé.

6. Il a déclaré qu'en vertu de l'article 287 de la Convention, il choisissait la Cour internationale de Justice pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention et qu'en vertu de l'article 298 de la Convention, il n'acceptait pas de tribunal arbitral constitué conformément à l'annexe VII pour les catégories de différends mentionnées à l'article 298.

7. Il a ajouté qu'en vertu de l'article 310 de la Convention, il s'opposait à toute déclaration ou prise de position qui viserait à exclure ou à modifier l'effet juridique des dispositions de la Convention, et qu'il considérerait qu'une attitude passive à l'égard de telles déclarations ou prises de position ne saurait être interprétée ni comme une acceptation ni comme un rejet.

8. Enfin, il a rappelé qu'en tant que membre de la Communauté européenne, il avait transféré ses compétences en ce qui concerne certaines questions régies par la Convention et renvoyé à la déclaration détaillée sur la nature et l'étendue des compétences transférées à la Communauté européenne faite par la Communauté au moment du dépôt de son instrument de confirmation. Ce transfert de compétences ne s'étendait ni aux îles Féroé ni au Groenland.

## **III. Espace maritime**

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

9. *Plateau continental de la Trinité-et-Tobago.* En octobre 2004, la Trinité-et-Tobago a informé le Secrétaire général que son parlement avait adopté un amendement à la loi de 1986 relative au plateau continental (loi n° 23/1986) aux termes duquel il avait revu la définition du plateau continental de la Trinité-et-Tobago qui figurait dans la loi relative au plateau continental (chap. 1:52 du *Recueil des lois* de la Trinité-et-Tobago) pour l'aligner sur les dispositions de l'article 76 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

10. *Zone économique exclusive du Groenland.* En novembre 2004, le Danemark a informé le Secrétariat qu'à dater du 1<sup>er</sup> novembre 2004, la loi n° 411 du 22 mai 1996 sur les zones économiques exclusives s'appliquerait au Groenland conformément aux dispositions du décret royal n° 1005 du 15 octobre 2004. Il a ajouté que le décret royal n° 1004 du 15 octobre 2004, amendement le décret royal sur la délimitation des eaux territoriales du Groenland, qui était en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2004, modifiait les lignes de base à partir desquelles la mer territoriale et la zone économique exclusive étaient mesurées conformément aux derniers relevés. En application du décret n° 1005, le Ministre danois des affaires étrangères



a émis un arrêté en date du 20 octobre 2004 sur la zone économique exclusive du Groenland qui dispose que ladite zone comprend les eaux situées à l'extérieur et à proximité immédiate de la mer territoriale jusqu'à une distance de 200 milles nautiques à partir des lignes de base définies par la loi en vigueur et précise ses limites vis-à-vis des États étrangers. Le Danemark a également fait part de son intention de faire une déclaration sur la base de ces éléments, comme le prévoit la Convention dès que celle-ci entrera en vigueur pour lui.

11. *Déclaration de position de Chypre.* Le 30 décembre 2004, le Secrétaire général a reçu du Gouvernement de Chypre une déclaration de position concernant la note d'information de la Turquie relative à l'objection soulevée par cette dernière à l'Accord entre la République de Chypre et la République arabe d'Égypte sur la délimitation de la zone économique exclusive signé le 17 février 2003 (voir A/59/62, par. 32, et A/59/62/Add.1, par. 51). Dans cette déclaration, Chypre rejette les arguments avancés par la Turquie qu'elle juge « vagues et dénués de valeur tant du point de vue du droit que sur le fond ». Elle précise que l'Accord en question a été signé par les gouvernements de deux États souverains, dont un est celui de la République de Chypre, et se réfère à ce propos aux résolutions 3212 (XXIX) de l'Assemblée générale et 541 (1983) et 550 (1984) du Conseil de sécurité relatives à Chypre. S'agissant des aspects techniques de l'objection de la Turquie à la délimitation de la zone économique exclusive entre Chypre et l'Égypte, il est dit, dans la déclaration de position, que Chypre et l'Égypte ont exercé leurs droits souverains de délimiter la zone économique exclusive située entre leurs côtes respectives à une distance inférieure à 400 milles nautiques et que, ce faisant, elles s'étaient strictement conformées aux méthodes et normes techniques internationalement reconnues. En outre, lorsqu'elles avaient décidé du tracé de la ligne de démarcation, elles étaient convenues d'éviter de placer celle-ci dans des zones où les droits d'États côtiers tiers risquaient d'être affectés. Le texte intégral de la déclaration de position a été communiqué aux États parties à la Convention et sera publié dans le *Bulletin du droit de la mer* (n° 57).

12. *Mer adriatique : communications de la Slovénie et de la Croatie.* Dans une note verbale datée du 30 août 2004, adressée au Secrétaire général, la Slovénie a donné une explication à propos de la note de la Croatie en date du 8 juillet 2004 (voir A/59/62/Add.1, par. 42 à 44). Le texte intégral de la communication de la Slovénie a été communiqué aux États parties et publié dans le *Bulletin du droit de la mer* (n° 56). Le 13 janvier 2005, le Secrétaire général a reçu une communication de la Croatie en date du 11 janvier qui contenait une réponse à la note de la Slovénie en date du 30 août 2004. La note a été communiquée aux États parties à la Convention et sera publiée dans le *Bulletin du droit de la mer* (n° 57).

13. *Zone économique exclusive de la Finlande.* Dans une communication datée du 11 janvier 2005, la Finlande a informé le Secrétaire général de l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> février 2005, de la loi sur la zone économique exclusive finlandaise (n° 1058/2004) aux termes de laquelle elle établissait une zone économique exclusive englobant la zone maritime située à proximité immédiate de ses eaux territoriales. Les limites extérieures de la zone étaient définies sur accords conclus entre la Finlande et les autres États et la limite extérieure de la zone était fixée par un décret gouvernemental, également entré en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2005.

## **B. Dépôt et publicité voulue**

14. Entre août 2004 et janvier 2005, plusieurs États côtiers ont déposé des cartes ou listes de coordonnées géographiques de points auprès du Secrétaire général comme l'exige la Convention. Le 27 août 2004, le Brésil a, conformément au paragraphe 2 de l'article 75 de la Convention, déposé auprès du Secrétaire général la liste des coordonnées géographiques des points définissant les limites extérieures de sa zone économique exclusive. Le 16 septembre 2004, la Chine a, conformément au paragraphe 2 de l'article 16, au paragraphe 2 de l'article 75 et au paragraphe 2 de l'article 84 de la Convention, déposé auprès du Secrétaire général la liste des coordonnées géographiques des points définis dans l'accord entre la République populaire de Chine et la République socialiste du Viet Nam sur la délimitation de la mer territoriale, la zone économique exclusive et le plateau continental de la Baie de Beibu ou Golfe du Tonkin, signé par ces deux pays le 25 décembre 2000 et entré en vigueur le 30 juin 2004. Enfin, le 30 novembre 2004, le Viet Nam a, conformément au paragraphe 2 de l'article 16, au paragraphe 2 de l'article 75 et au paragraphe 2 de l'article 84 de la Convention, déposé auprès du Secrétaire général la même liste de coordonnées géographiques.

## **C. Accès à la mer et à partir de la mer et liberté de transit**

15. Dans sa résolution 59/245 intitulée « Mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral », l'Assemblée générale a réaffirmé que les pays sans littoral avaient le droit d'accès à la mer, ainsi que la liberté de transit à travers le territoire des pays de transit par tous les moyens de transport, conformément à l'article 125 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Elle a également souligné qu'il importait que, dans le cadre d'une approche associant les différentes parties prenantes, les organisations internationales et les bailleurs de fonds concernés appliquent le Consensus de São Paulo adopté par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement à sa onzième session, tenue à São Paulo (Brésil) du 13 au 18 juin 2004 (voir aussi A/59/62/Add.1, par 54). Elle a en outre souligné que, lors de sa réunion de haut niveau consacrée à l'examen de l'application de la Déclaration du Millénaire en 2005, il convenait de tenir compte des besoins particuliers des pays en développement sans littoral au sein d'un nouveau régime mondial de coopération en matière de transport en transit entre pays en développement sans littoral et pays de transit.

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

### **A. Autorité internationale des fonds marins**

16. L'Autorité internationale des fonds marins a tenu sa dixième session du 24 mai au 4 juin 2004. Pour des informations sur les travaux menés au cours de cette session et sur la célébration du dixième anniversaire de l'Autorité, voir les paragraphes 21 à 30 du document A/59/62/Add.1.

17. L'Autorité a organisé un atelier à Kingston, du 6 au 10 septembre 2004, concernant l'établissement de lignes de base environnementales sur les sites d'exploitation minière des agrégats riches en cobalt et des sulfures polymétalliques sur le fond des mers dans la Zone en vue d'évaluer les effets probables de l'exploration et de l'exploitation de ces gisements sur le milieu marin. Il avait pour objectif d'aider la Commission juridique et technique de l'Autorité à élaborer des directives sur l'établissement de lignes de bases environnementales à l'intention des contractants potentiels. Les participants à l'Atelier ont décidé de se fonder sur les recommandations adoptées par la Commission juridique et technique en vue de l'évaluation d'éventuels impacts sur l'environnement liés à l'exploration des nodules polymétalliques (ISBA/7/LTC/1/Rev.1) en les modifiant afin de tenir compte des caractéristiques particulières des sulfures polymétalliques et des agrégats riches en cobalt. L'intégralité du rapport ainsi que les recommandations formulées lors de l'atelier seront communiqués à la Commission juridique et technique pour examen pendant la onzième session de l'Autorité qui se tiendra du 15 au 26 août 2005. Lors de cette session, le Conseil de l'Autorité entreprendra d'examiner le projet de directives en vue de la prospection et de l'exploration des sulfures polymétalliques et des agrégats riches en cobalt élaboré par la Commission juridique et technique.

## **B. Tribunal international du droit de la mer**

18. Le Tribunal international du droit de la mer a tenu sa dix-septième session du 22 mars au 2 avril et sa dix-huitième session du 20 septembre au 1<sup>er</sup> octobre 2004. Ces sessions ont été essentiellement consacrées aux questions de nature juridique qui portent sur ses fonctions judiciaires ainsi qu'aux autres questions administratives et d'organisation. Il a, notamment, commencé l'examen de son Règlement intérieur et de ses règles de procédure et élaboré des propositions budgétaires pour 2005-2006.

19. Le 14 décembre 2004, le Tribunal et l'Allemagne ont signé un accord de siège. L'accord définit le statut juridique du Tribunal en Allemagne et régit les relations entre le Tribunal et le pays hôte. Il entrera en vigueur le premier jour du mois suivant la date de la réception des dernières notifications par lesquelles le Tribunal et l'Allemagne s'informent mutuellement qu'ils ont accompli leurs formalités respectives pour l'entrée en vigueur de l'Accord.

20. Le 1<sup>er</sup> septembre 2004, Horst Köhler, Président de la République fédérale d'Allemagne, a visité le Tribunal, accompagné d'environ 140 membres du corps diplomatique accrédité auprès de l'Allemagne. Un colloque sur la délimitation des frontières maritimes a été organisé dans les locaux du Tribunal les 25 et 26 septembre 2004 pour célébrer le dixième anniversaire de l'entrée en vigueur de la Convention. Cette manifestation a réuni plus de 150 participants, y compris un grand nombre de représentants des États.

21. En 2004, l'Agence coréenne de coopération internationale a financé la participation de stagiaires en provenance de pays en développement au programme de stages du Tribunal. À ce jour, 11 stagiaires originaires de 11 pays ont bénéficié d'une bourse.

## C. Commission des limites du plateau continental

22. La Commission des limites du plateau continental a tenu sa quatorzième session du 30 août au 3 septembre 2004<sup>1</sup>. La Commission a notamment examiné la demande présentée par le Brésil<sup>2</sup>; le manuel de formation visant à aider les États à constituer leur dossier pour examen par la Commission; le volume de travail prévisionnel de la Commission et ses besoins en termes d'installations adaptées; le renforcement du Règlement; l'élection des membres du Bureau; et les candidatures aux postes de membres de la sous-commission créée pour examiner la demande présentée par la Fédération de Russie.

### Examen de la demande présentée par le Brésil

23. Le chef de la délégation brésilienne, Lúcio Franco de Sá Fernandes, Directeur de l'hydrographie et de la navigation au Ministère de la défense du Brésil, qui était accompagné d'une délégation d'experts, a présenté la demande. Outre les grandes lignes, il a fait état des renseignements demandés à la section II de l'annexe III du Règlement intérieur. Les membres de la délégation brésilienne ont répondu aux questions posées par des membres de la Commission s'agissant de diverses questions techniques et scientifiques relatives à la demande (voir CLCS/42, par. 11).

24. Le Secrétariat a informé la Commission que le 30 août 2004, le Conseiller juridique avait reçu une lettre que lui avait adressée le Représentant permanent adjoint des États-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies en lui demandant d'en faire distribuer le texte aux membres de la Commission et à tous les États Membres de l'Organisation. Dans cette lettre, le Gouvernement des États-Unis formulait des observations sur le résumé de la demande brésilienne, dont le texte avait été distribué à tous les États membres, et suggérait que la Commission souhaiterait peut-être se pencher sur certaines questions relatives à l'épaisseur des sédiments et à la chaîne Victoria-Trindade<sup>3</sup>.

25. La Commission a décidé que la demande brésilienne serait examinée par une sous-commission, puis elle a nommé membres les candidats ci-après : Osvaldo Pedro Astiz, Lawrence Folajimi Awosika, Galo Carrera Hurtado, Mladen Juračić, Wenzheng Lu, Yong-Ahn Park et Philip Alexander Symonds. La sous-commission a élu M. Carrera Président et MM. Juračić et Symonds vice-présidents.

26. Le président de la sous-commission a informé la Commission que la sous-commission avait procédé à l'analyse préliminaire de la demande et des données qui l'accompagnaient et qu'en raison de leur nature elle avait décidé de solliciter l'avis d'un autre membre de la Commission, Harald Brekke.

27. Le président de la sous-commission a présenté dans ses grandes lignes le calendrier général de ses travaux en déclarant que la sous-commission avait conclu à l'unanimité qu'en raison du volume et de la complexité des données, elle ne serait pas en mesure d'achever l'analyse de celles-ci à la fin de la période de deux semaines allouée à l'issue de la quatorzième session. Par conséquent, la sous-commission reprendrait ses réunions pendant la quinzième session afin, à la fois, d'examiner les travaux menés entre les deux sessions et d'établir un projet de premier document de travail relatif à cette demande. De ce fait, au cas où une autre demande serait reçue avant la quinzième session, deux sous-commissions auraient à travailler simultanément.

### **Conséquences du volume de travail attendu pour la Commission**

28. En réponse à deux notes verbales (datées des 16 janvier et 9 juillet 2004) que la Division des affaires maritimes et du droit de la mer avait fait distribuer aux États côtiers en leur demandant d'indiquer quand ils avaient l'intention de soumettre leurs demandes à la Commission, 13 d'entre eux ont répondu qu'ils avaient l'intention de le faire d'ici à 2009 : le Nigéria d'ici août 2005; l'Irlande en 2005; Tonga entre janvier 2005 et décembre 2006; la Nouvelle-Zélande en 2006; la Norvège pas avant 2006; le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord avant 2007; la Namibie et le Sri Lanka en 2007; l'Uruguay pas avant 2007; le Pakistan en 2007 ou 2008; le Japon, le Myanmar et le Guyana en 2009. Plusieurs autres États ont répondu qu'ils n'étaient pas encore en mesure de savoir à quelle date ils auraient achevé l'élaboration de leur demande.

29. Étant donné la charge de travail attendue par la Commission et la possibilité que plusieurs sous-commissions doivent se réunir simultanément à l'avenir, le fonctionnement de la Commission a suscité quelques préoccupations. En réponse à une lettre du Président de la Commission, en date du 2 juillet 2004, le Directeur de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer a informé la Commission que des mesures avaient déjà été prises pour augmenter l'espace mis à disposition de la Commission dans les locaux de la Division. Un deuxième laboratoire du système d'information géographique est en cours d'installation à la Division; les locaux d'entreposage ont été agrandis; et la salle de conférence est actuellement agrandie pour répondre aux besoins de la Commission. Les installations voulues devraient être prêtes à temps pour la quinzième session de la Commission afin que deux sous-commissions puissent se réunir simultanément<sup>4</sup>.

### **Demande présentée par l'Australie**

30. Le 15 novembre 2004, l'Australie a transmis sa demande à la Commission par l'intermédiaire du Secrétaire général conformément à l'alinéa g) de l'article 50 du Règlement intérieur de la Commission. Le Secrétaire général a fait distribuer une notification concernant le plateau continental, dans laquelle figure un résumé de cette demande, y compris les cartes et les coordonnées indiquant les limites extérieures du plateau continental australien ainsi que les lignes de base permettant de mesurer la mer territoriale, à tous les États Membres de l'ONU, y compris aux États parties à la Convention.

31. Les États-Unis, la Fédération de Russie, le Japon et le Timor-Leste ont transmis au Secrétaire général des observations écrites sur le résumé de la demande australienne par notes verbales en date, respectivement, des 3 et 9 décembre 2004, 19 janvier 2005 et 11 février 2005. Les États-Unis et la Fédération de Russie ont indiqué qu'ils ne reconnaissaient aucune revendication concernant des territoires situés dans la zone couverte par le Traité sur l'Antarctique ni aucun droit d'un État sur les fonds marins et leur sous-sol adjacents à l'Antarctique et ils ont appuyé la requête présentée à la Commission par l'Australie dans laquelle elle la prie de ne pas se prononcer sur la partie de la demande relative aux fonds marins et à leur sous-sol adjacents à l'Antarctique. Le Japon a fait des observations similaires et souligné qu'il fallait respecter l'équilibre des droits et obligations dans le Traité sur l'Antarctique. Le Timor-Leste a déclaré, qu'à son avis, la demande australienne était sans préjudice de la question de la délimitation de toute frontière maritime entre

Timor-Leste et l'Australie et a prié la Commission d'en tenir compte lors de l'examen de la demande<sup>5</sup>.

#### **Programme de travail pour 2005**

32. La Commission tiendra deux sessions en 2005 : la quinzième session du 4 au 22 avril et la seizième session du 29 août au 16 septembre. Elle commencera à examiner la demande australienne à sa quinzième session.

#### **Manuel de Formation**

33. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer a achevé, avec l'aide de deux membres de la Commission, l'élaboration du manuel de formation destiné à aider les États à présenter leurs demandes conformément à l'article 76 de la Convention, comme demandé par la Commission (voir CLCS/21, par. 21) (pour plus de détails voir par. 47 ci-après).

### **V. Règlement des différends : résumé des décisions de justice**

34. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit quatre procédures différentes pour le règlement des différends : la saisie du Tribunal international du droit de la mer, de la Cour internationale de Justice, d'un tribunal arbitral constitué conformément à l'annexe VII de la Convention ou d'un tribunal spécial constitué conformément à l'annexe VIII de la Convention. Les États parties peuvent opter pour une ou plusieurs de ces procédures, par une déclaration écrite établie conformément à l'article 287 de la Convention et déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

35. *Cour internationale de Justice.* Les affaires sur lesquelles la Cour doit encore se prononcer et qui présentent un intérêt pour le droit de la mer sont les suivantes : *Différend territorial et maritime (Nicaragua c. Colombie)*; *Délimitation maritime entre le Nicaragua et le Honduras dans la mer des Caraïbes (Nicaragua c. Honduras)* et *Affaire relative à la délimitation maritime en mer Noire (Roumanie c. Ukraine)*. Dans la seule nouvelle affaire concernant les océans depuis le précédent rapport du Secrétaire général, le 16 septembre 2004, la Roumanie a introduit une instance contre l'Ukraine au sujet d'un différend décrit dans sa requête comme « concernant l'établissement d'une frontière maritime unique entre les deux États dans la mer Noire, qui permettrait de délimiter le plateau continental et les zones économiques exclusives relevant d'eux ». Dans son ordonnance du 19 novembre 2004, la Cour a fixé au 19 août 2005 la date d'expiration du délai pour le dépôt du mémoire de la Roumanie et au 19 mai 2006 celle pour le contre-mémoire de l'Ukraine. Des informations sur les affaires portées devant la Cour internationale de Justice peuvent être obtenues en consultant le site Web de la Cour (<[www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org)>) ou les rapports qu'elle a présentés à l'Assemblée générale, dans lesquels figurent des résumés de ces affaires.

36. *Tribunal international du droit de la mer.* Le 18 décembre 2004, le Tribunal a rendu son arrêt dans l'affaire *St. Vincent-et-les Grenadines c. Guinée-Bissau*, ordonnant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire « Juno Trader » et de

son équipage détenus par la Guinée-Bissau. Le texte intégral de l'arrêt peut être consulté sur le site Web du tribunal (<www.itlos.org>).

37. *Annexe VII Arbitrage : Affaire relative aux travaux de poldérisation par Singapour à l'intérieur et à proximité du détroit de Johor (Malaisie c. Singapour)*. En 2003, le Tribunal a examiné une demande en prescription de mesures conservatoires introduite par la Malaisie contre Singapour concernant des travaux de poldérisation dans le détroit de Johor (voir A/59/62/Add.1, par. 141). Par la suite, les parties ont constitué un tribunal arbitral conformément à l'annexe VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour entendre l'affaire sur le fond. Début janvier 2005, Singapour et la Malaisie sont parvenus à un accord négocié pour régler leur différend sur la base des recommandations formulées par un groupe d'experts indépendants désignés par les deux gouvernements pour évaluer l'impact des travaux de poldérisation. Les parties ont l'intention de soumettre leur accord de règlement signé au tribunal arbitral pour constituer la base de sa sentence.

## **VI. Renforcement des capacités**

### **A. Aperçu**

38. La Convention souligne la nécessité de renforcer les capacités des pays en développement et de leur fournir une assistance technique dans des domaines tels que la recherche scientifique marine, le transfert de technologie, les activités menées dans la Zone et la protection et la préservation du milieu marin. Nombre de résolutions successives de l'Assemblée générale sur les océans et le droit de la mer insistent également sur ce besoin. Comme le dit le chapitre 37 d'Action 21, le programme d'action adopté lors de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement<sup>6</sup> : « L'aptitude d'un pays à s'engager dans la voie d'un développement durable dépend en grande partie des capacités de sa population et de ses institutions, ainsi que de sa situation écologique et géographique. Concrètement parlant, le renforcement des capacités recouvre l'ensemble des moyens humains, scientifiques, techniques, administratifs, institutionnels et financiers dont ce pays dispose. »

39. L'expression « renforcement des capacités » est souvent utilisée à tort comme un synonyme d'assistance technique. Toutefois, il se distingue des autres formes d'assistance et de coopération : il est axé sur la durabilité et le renforcement des compétences nationales (voir TD/B/WP/155). Le renforcement des capacités a pour effet direct de permettre aux pays bénéficiaires de réaliser et de maintenir les fonctions visées<sup>7</sup>.

40. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer exécute un grand nombre d'activités diverses intéressant le renforcement des capacités : prestation de services consultatifs; gestion de fonds d'affectation spéciale; organisation de séances d'information et de programmes de formation; mise au point d'études, de fascicules et de publications; gestion de bases de données; et diffusion d'informations sur Internet. Pour satisfaire aux critères énoncés dans plusieurs instruments internationaux et compte tenu de l'évolution des priorités, elle délaisse progressivement la fourniture d'une assistance technique à la demande au profit des initiatives proactives pour donner aux États des moyens qui leur permettront de mieux résoudre les difficultés posées par l'application de la Convention et d'en tirer

les avantages qui en découlent. La section ci-après donne un aperçu tant des activités classiques que nouvelles de la Division dans ce domaine.

## **B. Programmes spécifiques**

### **1. Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche**

41. Du 12 au 14 octobre 2004, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, en collaboration avec l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche, a organisé une séance d'information sur l'évolution des affaires maritimes et du droit de la mer, 10 ans après l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Cette séance d'information a essentiellement porté sur la présentation générale et les aspects fondamentaux de la Commission des limites du plateau continental, de l'Autorité internationale des fonds marins et du Tribunal international du droit de la mer; la navigation; l'assistance aux pays en développement; les zones maritimes, la recherche scientifique marine; la conservation et la gestion des ressources marines vivantes; et les écosystème marins vulnérables et menacés ainsi que la biodiversité. L'accueil que les quelque 60 participants ont réservé à cette manifestation a été très favorable. La prochaine séance d'information aura lieu les 4 et 5 octobre 2005 et visera à faciliter les négociations sur les projets de résolutions relatifs au point intitulé « Les océans et le droit de la mer », inscrit à l'ordre du jour de la soixantième session de l'Assemblée générale.

### **2. Programme de bourses de la dotation Shirley Amerasinghe**

42. Créée en 1981 à la mémoire du premier Président de la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, la Fondation offre aux participants la possibilité d'approfondir leurs connaissances et d'acquérir des compétences supplémentaires dans le domaine du droit de la mer et des affaires maritimes, afin de susciter une meilleure compréhension et application de la Convention dans leur pays. Les boursiers effectuent pendant six mois des recherches sous la supervision d'un spécialiste, dans une université participante de leur choix, suivies d'un stage pratique de trois mois à la Division et, en fonction du sujet choisi, auprès d'autres organes des Nations Unies. En 2004, la dix-neuvième bourse a été attribuée à Milinda Gunetilleke (Sri Lanka) qui compte effectuer des recherches sur les questions juridiques relatives à la marge continentale.

43. L'Assemblée générale a invité maintes fois les États Membres, les organisations, fondations et particuliers intéressés à continuer de verser des contributions volontaires pour financer le programme, ce qu'ont fait, en 2004, Monaco, la Namibie et le Sri Lanka. Des informations sur la Dotation Amerasinghe peuvent être obtenues en consultant le site Web de la Division (<[www.un.org/Depts/los](http://www.un.org/Depts/los)>).

### **3. Programme de bourses Organisation des Nations Unies-Fondation nipponne**

44. En avril 2004, l'ONU et la Fondation nipponne (Japon) ont conclu un accord de coopération technique destiné à favoriser le renforcement des capacités et la mise en valeur des ressources humaines dans les pays côtiers en développement, qu'ils soient parties ou non à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, grâce à un programme de bourses universitaires de neuf mois concernant les affaires



maritimes. Ce programme est géré par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer et certains services d'appui sont fournis par le Département des affaires économiques et sociales. Le programme de bourses est actuellement mis en place en partenariat avec 24 établissements universitaires, institutions et organisations internationales dans 16 pays.

45. Le Comité de sélection, créé en application de l'accord de coopération technique entre l'ONU et la Fondation nipponne, a tenu sa première réunion les 6 et 7 décembre 2004 et sélectionné les 10 premiers bénéficiaires de bourses en fonction de leurs qualifications et conformément aux dispositions pertinentes de l'accord de coopération technique. Ils sont originaires des pays ci-après : Bahamas, Bangladesh, Bulgarie, Cambodge, Jamahiriya arabe libyenne, Maurice, Pérou, Philippines, Sainte-Lucie et Viet Nam. Les boursiers ont été choisis parmi 30 candidats désignés par leurs gouvernements respectifs. Les invitations pour la deuxième sélection seront envoyées en avril 2005. Des informations détaillées sont disponibles en ligne sur le site <[www.un.org/Depts/los](http://www.un.org/Depts/los)>.

#### **4. Programme FORMATION-MERS-CÔTES**

46. Le programme FORMATION-MERS-CÔTES a pour objet de renforcer les capacités locales et régionales par une formation axée sur a) la création de capacités nationales permanentes; b) les besoins particuliers des pays; et c) la rentabilité. Il est géré par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer et financé par le Fonds pour l'environnement mondial (FEM) du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) par le biais de son projet GLO/98/G35, qui devrait s'achever dans le courant du premier semestre 2005. Le programme a continué d'accroître sa coopération avec d'autres organes et programmes des Nations Unies (voir A/59/62/Add.1, par. 150). À cet égard, l'Unité d'élaboration de cours créée au sein du Bureau de coordination PNUE/PAM dispense dorénavant son cours sur l'amélioration de la gestion des eaux usées dans les villes côtières au Bangladesh, au Kenya, aux Maldives, au Mozambique, au Pakistan, aux Philippines, en Turquie et en République-Unie de Tanzanie. En outre, le cours sur la gestion des eaux de ballast (voir A/58/65/Add.1, par. 135), conçu en collaboration avec l'OMI a été dispensé au niveau national dans la ville du Cap (Afrique du Sud), en mars 2004, et au niveau national, en Chine, en juin 2004. Étant donné qu'il n'a pas été possible de financer le nouveau cours sur la présentation des demandes à la Commission des limites du plateau continental au moyen du FEM, sa fourniture par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer a été financée à partir d'autres sources (voir sect. suiv.).

#### **5. Cours de formation en vue de promouvoir le respect de l'article 76 de la Convention**

47. Comme indiqué au paragraphe 33 ci-dessus, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer a achevé la mise au point du matériel destiné au cours de formation sur le tracé de la limite extérieure du plateau continental au-delà de 200 milles marins et sur la soumission d'une demande à la Commission des limites du plateau continental par un État côtier, basé sur le plan d'un cours de cinq jours élaboré par la Commission (CLCS/24) en vue de faciliter l'établissement des demandes conformément à ses directives scientifiques et techniques (CLCS/11 et Add.1). Ce matériel comprend un manuel du formateur, y compris une série de

diapositives accompagnées d'instructions pour l'enseignement des modules et d'un manuel du stagiaire composé de cinq modules ainsi que d'une série d'exercices.

48. En coopération avec les organes intergouvernementaux et les gouvernements hôtes, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer a commencé à organiser des ateliers à l'intention des États en développement, aux niveaux régional et sous-régional, en s'appuyant sur le matériel de formation mentionné plus haut. Ces ateliers ont pour objectif de former du personnel technique dans les États ayant une large marge continentale et qui ont l'intention de déterminer les limites extérieures de leur plaque continentale, afin de a) améliorer leurs connaissances et leurs compétences aux fins de l'élaboration des demandes présentées à la Commission des limites du plateau continental, conformément aux critères techniques et scientifiques énoncés à l'article 76 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et aux directives établies par la Commission; et b) les aider à acquérir une connaissance approfondie de l'ensemble de la procédure d'élaboration de la demande ainsi que des données techniques et scientifiques requises et de leur apprendre à associer différents domaines d'expertise à cet effet.

49. Le premier atelier régional a été organisé par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer en coopération avec la Commission du Pacifique Sud pour les géosciences appliquées (PASU) et le secrétariat du Commonwealth, à Suva (Fidji), du 28 février au 4 mars 2005. Le personnel technique qui a participé à cet atelier provenait des pays ci-après : Fidji, Indonésie, Malaisie, Micronésie, Palaos, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, Îles Salomon, Tonga, Viet Nam et Vanuatu. Le deuxième atelier régional devrait avoir lieu à Sri Lanka, en mai 2005. Il est organisé à l'intention des pays en développement de l'océan Indien par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, en coopération avec le Gouvernement sri-lankais. La Division a prévu au moins trois ateliers supplémentaires en Afrique et en Amérique latine et dans les Caraïbes.

## **6. Publications**

50. Lors du dixième anniversaire de l'entrée en vigueur de la Convention, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer et l'Autorité internationale des fonds marins ont publié conjointement une publication commémorative sur les ressources minérales marines. Cette publication donne un aperçu du cadre juridique en vigueur pour les ressources minérales, les aspects scientifiques de ces ressources et les perspectives économiques et technologiques. Afin d'aider les États parties à s'acquitter de leurs obligations découlant de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la Division a également publié, en 2004, un recueil des obligations des États parties en vertu de la Convention et des instruments complémentaires. Il identifie les obligations des États au regard de la Convention ainsi que des instruments établissant les normes, règles, réglementations, pratiques et procédures internationales qui y sont énoncées.

## **C. Fonds d'affectation spéciale<sup>8</sup>**

51. *Fonds d'affectation spéciale pour l'assistance aux États participant à la Conférence sur la délimitation des frontières maritimes dans les Caraïbes.* Aucune activité n'a été enregistrée à l'égard de ce fonds d'affectation spéciale au cours de la

période considérée. Au 31 décembre 2004, le solde du fonds était de 116 773 dollars.

52. *Fonds d'affectation spéciale devant aider les États à préparer les dossiers destinés à la Commission des limites du plateau continental.* Ce fonds d'affectation spéciale a été créé par la résolution 55/7 de l'Assemblée générale, et son statut a été modifié ultérieurement par la résolution 58/240. Il a pour objet de fournir une assistance aux pays, en particulier aux pays les moins avancés et aux petits États insulaires en développement, afin qu'ils puissent préparer les dossiers destinés à la Commission. Il couvre les dépenses afférentes à la formation de personnel technique et administratif, à la réalisation d'études préliminaires et à la fourniture d'une assistance consultative. Les demandes d'aide financière sont examinées par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer avec le concours d'un comité d'experts indépendants. En décembre 2004, le comité d'experts a recommandé qu'une assistance financière soit accordée à deux postulants au plus par pays pour l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines et le Viet Nam, afin qu'ils puissent assister au stage de formation aux Fidji (voir par. 49 plus haut) et la Division a approuvé cette recommandation. Au 31 décembre 2004, le solde du fonds était de 1 148 000 dollars. La Norvège a versé une contribution de 1 million de dollars en 2000 et l'Irlande a versé 90 000 euros en trois tranches (le dernier versement a été effectué en 2004).

53. *Fonds d'affectation spéciale servant à couvrir les frais de participation des membres de la Commission des limites du plateau continental originaires de pays en développement.* Ce fonds d'affectation spéciale a été créé en application du paragraphe 20 de la résolution 55/7 de l'Assemblée générale pour permettre aux membres de la Commission originaires de pays en développement de participer pleinement aux travaux de la Commission. Au 31 décembre 2004, le solde du fonds était de 93 500 dollars. Aucune contribution n'a été versée en 2004. Quatre membres de la Commission ont bénéficié d'une aide financière pour couvrir les frais afférents à leur participation à la quatorzième session de la Commission.

54. *Fonds d'assistance créé au titre de la partie VII de l'Accord sur les stocks de poissons de 1995.* Ce fonds d'assistance a commencé à fonctionner au deuxième semestre de 2004. Administré par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) en collaboration avec la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, il a reçu une contribution de 200 000 dollars versée par les États-Unis d'Amérique.

55. *Fonds d'affectation spéciale destiné à aider les États à régler leurs différends devant le Tribunal international du droit de la mer.* Ce fonds a été créé en application de la résolution 55/7 de l'Assemblée générale; son statut est exposé dans l'annexe I à la résolution. Au 31 décembre 2004, le solde du fonds était de 69 153 dollars. Aucune contribution n'a été versée en 2004. Le fonds a été sollicité pour la première fois en 2004 par la Guinée-Bissau qui a présenté une demande d'assistance financière pour couvrir ses dépenses dans l'affaire *Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée-Bissau* relative à la main-levée de l'immobilisation du navire Juno Trader et à la mise en liberté de son équipage (voir par. 36 plus haut). En janvier 2005, sur la recommandation du comité d'experts constitué conformément aux dispositions du statut du fonds (Chine, Fédération de Russie et Royaume-Uni), le Secrétaire général a approuvé l'octroi d'une aide financière d'un montant de 20 000 dollars à la Guinée-Bissau.

56. *Fonds d'affectation spéciale alimenté par des contributions volontaires pour aider les pays en développement à participer aux réunions des participants au Processus consultatif officieux ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer.* Ce fonds d'affectation spéciale a été créé par la résolution 55/7 de l'Assemblée générale. Au 31 décembre 2004, le solde du fonds était de 157 097 dollars. Aucune contribution n'a été versée en 2004. Les représentants des 11 pays suivants ont bénéficié d'une aide financière pour assister à la cinquième réunion des participants au Processus consultatif : Bahamas, Cap-Vert, Fidji, Guinée, Îles Marshall, Madagascar, Mozambique, Myanmar, Pérou, Samoa et Zimbabwe.

## **VII. Faits nouveaux dans le domaine des transports maritimes internationaux**

57. Les transports maritimes internationaux jouent un rôle important dans le commerce international et dans l'économie mondiale en tant que mode de transport qui permet d'acheminer des marchandises vers un lieu quelconque dans le monde entier de façon efficace, sûre et en respectant l'environnement. C'est à l'État du pavillon qu'il incombe au premier chef de faire le nécessaire pour que les navires soient sûrs et pilotés par des équipages bien formés, avec des effectifs suffisants et des conditions de travail satisfaisantes pour que les cargaisons soient correctement arrimées et la sécurité de la navigation assurée, et pour empêcher toute pollution. Les articles 94, 211 et 217 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer énoncent les mesures que l'État du pavillon est tenu de prendre à ces fins et d'autres articles sont également pertinents. Les dispositions que cet État est appelé à mettre en œuvre et à faire respecter pour assurer la sécurité de la navigation en mer doivent être conformes aux règles, réglementations, normes, procédures et pratiques internationales qui figurent dans les instruments élaborés par des organisations internationales comme l'OMI et l'Organisation internationale du Travail (OIT).

### **A. Construction et équipement des navires**

58. Les réglementations techniques du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale sur les lignes de charge ont fait l'objet de révisions complètes qui ont été adoptées par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI (CSM) à sa soixante-dix-septième session [résolution MSC.143(77)] et qui sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005. À sa soixante-dix-neuvième session, le Comité a adopté de nouveaux amendements à l'annexe B du Protocole [résolution MSC.172(79)]. Les Directives sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraciers et des pétroliers [résolution MSC.144(77)] ont également été modifiées avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2005.

59. En 2004, les parties contractantes à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ont adopté des amendements aux chapitres II-1, III, V, VII, XI-1, XII et à l'annexe de la Convention, ainsi qu'au Protocole de 1988 y relatif [résolutions MSC.170(79) et MSC.171(79)]. On a modifié le chapitre XII de la Convention pour introduire des restrictions applicables aux navires qui naviguent avec une cale quelconque vide et de nouvelles dispositions relatives à la construction à double muraille pour les nouveaux vraciers d'une longueur égale ou supérieure à 150 mètres en tant que solution de

remplacement par rapport à la construction à muraille simple. Les codes de l'OMI qui sont obligatoires en vertu de la Convention<sup>9</sup> et un certain nombre de codes non obligatoires<sup>10</sup> ont également été modifiés.

60. Parmi les autres faits nouveaux enregistrés au cours de la période considérée, il y a lieu de noter que l'OMI a décidé que ses travaux futurs sur la sécurité des navires à passagers ne seraient pas limités aux navires de grandes dimensions<sup>11</sup> et qu'elle élabore des normes de construction en fonction d'objectifs pour les navires neufs, par rapport auxquelles on pourrait évaluer la sécurité du navire aux stades de la conception et de la construction, de même qu'au cours de son exploitation. Dans le cadre d'un projet connexe, mais distinct, l'Association internationale de sociétés de classification élabore des prescriptions uniformes concernant la structure des navires, qui s'appliqueront dans un premier temps aux vraquiers et aux pétroliers<sup>12</sup>.

## **B. Formation des gens de mer et des pêcheurs et conditions de travail**

### **Formation**

61. Par sa résolution MSC.180(79), le Comité de la sécurité maritime a adopté des amendements au Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (partie A), qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006. La liste des parties à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille à propos desquelles le Comité a confirmé qu'elles avaient communiqué des informations attestant qu'elles donnaient pleinement effet aux dispositions pertinentes de la Convention révisée (la « liste blanche ») comprend désormais 114 parties.

62. Les États membres de l'OMI ont été instamment priés d'adhérer à la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille pour qu'elle puisse entrer en vigueur et afin de renforcer les normes de formation applicables au personnel des navires de pêche. Le nouveau *Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche* adopté en 2005, qui est une version révisée du recueil initialement approuvé dans les années 70, s'adresse avant tout aux autorités compétentes, aux établissements de formation, aux propriétaires de navires de pêche, aux organismes professionnels et aux organisations non gouvernementales qui jouent un rôle reconnu en matière de sécurité et d'hygiène et de formation des membres d'équipage. La partie A du *Recueil* fournit des directives sur l'élaboration de codes nationaux et de manuels d'instructions et de formation destinés aux pêcheurs, ainsi que sur la sécurité et la santé des membres de cette profession.

### **Conditions de travail**

63. La nature de la vie marine fait que les marins constituent une catégorie sociale défavorisée sur les plans politique, juridique et économique<sup>13</sup>. De plus en plus souvent, ils font l'objet de poursuites pénales et sont détenus durant de longues périodes à la suite d'un accident maritime, parfois sans toucher de rémunération et sans bénéficier des garanties d'une procédure régulière. La perspective de longues périodes de détention tend à décourager ceux qui envisagent d'embrasser cette profession. La révision et le regroupement par l'OIT des conventions du secteur maritime, la révision de la Convention concernant les pièces d'identité nationales

des gens de mer (voir par. 87 plus bas) et les travaux que l'OMI et l'OIT mènent conjointement sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, et plus récemment, sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime, constituent des initiatives importantes qui visent à remédier à certains des problèmes que rencontrent les gens de mer.

64. L'OIT élabore actuellement une nouvelle convention consolidée qui remplacera pratiquement toutes les conventions du travail adoptées depuis 1920 pour le secteur maritime. Elle mettra l'accent sur le respect des normes et la répression des infractions en vue d'assurer des conditions de travail satisfaisantes pour les gens de mer et comportera une procédure d'amendement simplifiée qui permettra une mise à jour rapide pour les paramètres techniques. La nouvelle convention devrait être adoptée lors de la quatre-vingt-quatorzième session maritime de la Conférence internationale du travail, en février 2006. En septembre 2004, la Conférence technique préparatoire pour les questions maritimes a pu régler un très grand nombre de questions difficiles et importantes, mais elle n'a pas eu le temps d'examiner des amendements pour les dispositions qui avaient fait l'objet d'un consensus au sein du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime. Le Conseil d'administration de l'OIT a décidé de convoquer des réunions intersessions tripartites du 21 au 27 avril 2005 pour que ces amendements et les autres libellés qui figurent entre crochets puissent être examinés.

65. La Conférence préparatoire a également adopté une résolution dans laquelle elle a prié instamment les membres : a) de convenir de mesures de coopération qui leur permettent de développer à l'échelle nationale des institutions et des capacités en matière d'inspection et de certification relativement aux conditions du travail maritime; b) de dispenser une formation et d'assurer un échange de connaissances et d'expériences en ce qui concerne la formulation et l'élaboration de politiques, législations et procédures nationales dans ce domaine; et c) de renforcer les mesures visant à développer la coopération et l'échange d'informations ainsi que la prestation d'une assistance matérielle aux niveaux international, régional et bilatéral en vue de faciliter la ratification et la mise en œuvre de la future convention<sup>14</sup>.

66. Parallèlement au regroupement des normes relatives aux gens de mer, l'OIT travaille à l'élaboration de normes d'ensemble (une convention complétée par une recommandation) sur le travail dans le secteur de la pêche (voir A/59/62/Add.1, par. 59). À la quatre-vingt-treizième session de la Conférence internationale du travail, en mai 2005, la Commission du secteur de la pêche examinera le texte des instruments proposés, qui a déjà été communiqué à tous les États membres pour observations<sup>15</sup>, un résumé des observations qui auront été reçues à ce sujet, le rapport de la réunion d'experts tripartite sur le secteur de la pêche qui a eu lieu en décembre 2004, un commentaire du Bureau international du Travail expliquant les modifications apportées au texte au vu des observations reçues, et le texte d'un projet de convention et de recommandation sur les conditions de travail dans le secteur de la pêche.

67. La question de l'élaboration de directives sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime a été examinée en janvier 2005 à la première session du Groupe de travail mixte OMI/OIT qui a été établi à cette fin (voir A/59/62/Add.1, par. 61). On a présumé que la notion de « traitement équitable » recouvrait non seulement le droit d'être jugé équitablement, mais aussi d'autres

aspects de l'équité tels que le droit d'avoir accès à des aménagements qui permettent de satisfaire les besoins physiques élémentaires et celui d'être traité de façon non discriminatoire (voir document IMO/ILO/WGFTS 1/7 de l'OMI). Plusieurs instruments internationaux, dont la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en particulier ses articles 292 et 230, contiennent des dispositions qui vont dans ce sens. Le Groupe de travail a établi un projet de résolution qui devrait être adopté par l'Assemblée de l'OMI et le Conseil d'administration de l'OIT et dans lequel on mettrait l'accent sur les craintes exprimées par tout le secteur maritime à ce sujet, on rappellerait les instruments internationaux pertinents et on prierait instamment tous les États de respecter les droits fondamentaux de la personne humaine des marins impliqués dans des accidents maritimes, de mener rapidement une enquête en cas d'accident maritime pour éviter tout traitement inéquitable et d'adopter des procédures permettant de rapatrier ou de rembarquer rapidement les marins. Ce projet de résolution sera examiné par le Conseil d'administration de l'OIT en mars et par le Comité juridique de l'OIT en avril 2005<sup>16</sup>.

### C. Transport de marchandises

68. À sa soixante-dix neuvième session, le Comité de la sécurité maritime a adopté le *Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac* de 2004 [résolution MSC.193(79)] et projeté de rendre obligatoire l'application de certaines parties du *Recueil* ultérieurement en adoptant des amendements aux chapitres VI et VII de la Convention SOLAS.

69. En ce qui concerne le transport de matières radioactives, l'expédition par les États-Unis de plutonium de qualité militaire en France en vue de le faire transformer en combustible de réacteur de centrale civile pour des essais d'irradiation aux États-Unis est un fait nouveau à signaler.

70. Les navires qui transportent des combustibles nucléaires irradiés, du plutonium et des déchets fortement radioactifs doivent se conformer aux dispositions du *Recueil des règles de sécurité* qui régissent le transport de tels produits. Par exemple, le Règlement de transport des matières radioactives de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA)<sup>17</sup> fixe des prescriptions pour le transport de cargaisons hautement radioactives (portant par exemple sur la conception des emballages, leur fabrication et leur entretien, la manutention, le stockage et la réception) qui s'appliquent à tous les modes de transport. Les missions organisées par le Service d'évaluation de la sécurité des transports de l'AIEA aident les pays à évaluer la façon dont ils appliquent les règles de sécurité de l'Agence dans ce domaine et à mieux les respecter. En 2004, l'Agence a publié des rapports sur les missions effectuées en Turquie, au Panama et en France. Une mission est prévue au Japon à la fin de 2005. Les questions liées au transport de matières radioactives par voie maritime sont abordées dans le cadre de toutes les missions.

71. Dans sa résolution 59/24, l'Assemblée générale s'est félicitée de l'adoption par la Conférence générale de l'Agence, à sa quarante-huitième session, de la résolution GC(48)/RES/10 et de l'approbation par le Conseil des gouverneurs de l'Agence du Plan d'action sur la sûreté du transport des matières radioactives (voir A/59/62/Add.1, par. 64 à 66). Le plan d'action international de l'AIEA pour le

renforcement du système international de préparation et de conduite des interventions en situation d'urgence nucléaire ou radiologique a été approuvé par le Conseil des gouverneurs en juin 2004. Dans sa résolution GC(48)/RES/10, la Conférence générale de l'AIEA a, comme elle l'avait déjà fait les années précédentes, réaffirmé les droits et libertés de navigation maritime tels qu'ils sont prévus par le droit international, s'est félicitée de la pratique suivie par certains États expéditeurs et transporteurs qui fournissent en temps utile des informations et des réponses aux États côtiers concernés, préalablement aux expéditions, afin de répondre à leurs préoccupations concernant la sûreté et la sécurité, notamment en matière de plans d'urgence, et invité les autres à faire de même afin d'accroître la compréhension et la confiance réciproques en ce qui concerne les expéditions de matières radioactives. Les États expéditeurs et les États côtiers concernés ont été encouragés à poursuivre les discussions officieuses sur les questions de communication, avec la participation de l'Agence, comme l'a recommandé le Président de la Conférence internationale de 2003 sur la sûreté du transport des matières radioactives (voir A/58/65/Add.1, par. 37 et 40) et comme le prévoit le Plan d'action<sup>18</sup>.

72. La résolution soulignait également l'importance d'avoir en place des mécanismes efficaces en matière de responsabilité pour assurer contre le dommage à la santé et à l'environnement, et contre les pertes économiques effectives résultant d'un accident ou d'un incident pendant le transport maritime de matières radioactives. Afin de faciliter la compréhension des instruments de l'Agence relatifs à la responsabilité pour les dommages nucléaires et d'aider à dégager à leur sujet une interprétation qui fasse autorité, un texte explicatif a été élaboré par le Groupe d'experts internationaux mis en place par l'Agence pour cette question<sup>19</sup>. L'une des tâches futures du Groupe consistera à examiner les graves lacunes que le régime pourrait présenter.

73. En juin 2004, les membres du Forum des îles du Pacifique ont poursuivi leur dialogue avec la France, le Japon et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord sur les questions techniques liées au transport de substances radioactives dans le Pacifique, notamment celles qui ont trait à la prévention, à la préparation aux situations d'urgence, et à l'organisation des secours, ainsi qu'à la responsabilité et aux indemnisations. On a donné aux membres du Forum l'assurance que des mécanismes de prévention et d'intervention fondés sur les pratiques optimales étaient en place et que les intérêts de la région sur le plan de la notification préalable, des échanges d'informations et de la coordination des médias étaient systématiquement pris en compte dans la planification et les procédures. Ils ont aussi reçu des explications détaillées sur les procédures de réclamation établies en vertu des conventions révisées sur la responsabilité<sup>20</sup>. En août 2004, les dirigeants du Forum ont réaffirmé leur inquiétude au sujet des pertes économiques qu'ils risquent de subir en cas d'absence de notification et cherché à obtenir de la part des États expéditeurs l'assurance que, lorsqu'il existe un lien manifeste entre l'incident et les pertes économiques, les États expéditeurs ne laisseraient pas les pays du Forum supporter entièrement le poids de ces pertes<sup>21</sup>.

74. Dans la Stratégie de Maurice pour la poursuite de la mise en œuvre du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement<sup>22</sup>, la communauté internationale note que les petits États insulaires en développement et certains autres États souhaitent qu'il soit mis fin, à terme, au transport de matières radioactives dans les régions où se trouvent ces États, et



reconnaît la liberté de navigation conformément au droit international. Les États sont encouragés à entretenir un dialogue et à poursuivre des consultations, sous les auspices de l'AIEA et de l'OMI, en vue d'instaurer une meilleure compréhension mutuelle, une plus grande confiance et des communications plus étroites au sujet du transport maritime sans danger des matières radioactives. Les États qui prennent part au transport de ce type de matières sont instamment invités à poursuivre le dialogue avec les petits États insulaires en développement et autres États afin de tenir dûment compte de leurs préoccupations, notamment en élaborant plus avant et en renforçant, dans les instances compétentes, les dispositifs juridiques internationaux ayant pour objet d'accroître la sûreté, l'information, la responsabilité, la sécurité et les indemnités en ce qui concerne ces transports (A/CONF.207/CRP.7, par. 20 *quater*).

## **D. Sécurité de la navigation**

### **Levés hydrographiques**

75. À sa soixante-dix-huitième session, le Comité de la sécurité maritime a approuvé la circulaire 1118 relative à l'application de la règle V/9 de la Convention SOLAS sur les services hydrographiques (document MSC/Circ.1118 de l'OMI) afin de rappeler aux gouvernements quelles sont leurs obligations en vertu de cette règle qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2002 (voir A/58/65, par. 71) et de les informer que le Bureau hydrographique international pourrait les aider à analyser leurs besoins en vue de renforcer ou d'améliorer leurs capacités hydrographiques.

### **Organisation du trafic maritime et établissement de comptes rendus**

76. À sa soixante-dix-neuvième session, le Comité de la sécurité maritime a adopté les dispositifs de séparation du trafic nouveaux et modifiés et les mesures d'organisation du trafic connexes, qui prendront effet le 1<sup>er</sup> juillet 2005 (document COLREG.2/Circ.55 de l'OMI). Le Comité a également approuvé une nouvelle zone à éviter et une zone de mouillage interdit dans la zone Cameron-Ouest du golfe du Mexique, ainsi qu'une nouvelle zone à éviter dans la région des îles Berlengas (Portugal); ces dispositions prendront également effet le 1<sup>er</sup> juillet 2005 (document SN/Circ.240 de l'OMI).

77. Les directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires ont été modifiés par la résolution MSC.189(79) afin d'imposer l'utilisation de coordonnées géographiques rapportées au Système géodésique mondial 1984 (WGS 84) ou au même système de référence que la carte marine si cette dernière a été établie à partir d'un système de référence autre que le WGS 84 (voir document MSC.79/23, annexe 31 de l'OMI). Il a été proposé d'apporter une modification analogue aux Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime que l'Assemblée de l'OMI doit adopter. Le Comité a également adopté le Système obligatoire de comptes rendus de navires proposé pour la zone particulièrement vulnérable des eaux d'Europe occidentale [résolution MSC.190(79)]; ce système entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2005.

### **Détroits de Malacca et de Singapour**

78. À sa quatre-vingt-treizième session, tenue en novembre 2004, le Conseil de l'OMI a décidé que l'Organisation avait un rôle à jouer dans la protection des routes

de navigation qui avaient une signification et une importance stratégiques et qu'elle pouvait effectivement jouer un rôle dans ce domaine. Il a décidé que l'Organisation et son Secrétaire général devraient, en coopération avec les États riverains intéressés, continuer à déployer leurs efforts en vue de renforcer la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement dans le détroit de Malacca, en aidant les États riverains, les utilisateurs du détroit et autres parties intéressées à prendre les mesures voulues pour que le détroit reste sûr et ouvert à la navigation internationale, notamment par le biais de programmes de sensibilisation, d'un échange de renseignements, d'une formation du personnel, du renforcement des capacités et d'une coopération technique. À cette fin, l'OMI et son secrétariat devraient s'efforcer de promouvoir le projet d'inforoute marine, qui avait été conçu spécialement pour les détroits de Malacca et de Singapour. Ce projet – un partenariat Fonds pour l'environnement mondial/Banque mondiale/OMI – montre comment le recours à des techniques digitales appliqué à la navigation peut réduire la fréquence des collisions dans les couloirs de navigation surchargés des détroits et décourager le rejet des eaux de cale et autres déchets des navires. Le Conseil a décidé de convoquer en 2005 une réunion, parrainée par l'OMI, sur les détroits de Malacca et de Singapour afin d'examiner les moyens de renforcer la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement dans les détroits. Les précédentes conférences organisées par l'OMI et l'Institut d'études politiques sur la sécurité de la navigation et la maîtrise de la pollution dans les détroits de Malacca et de Singapour ont eu lieu à Singapour en 1996 et 1999 (voir A/55/61, par. 81).

## **E. Mise en œuvre et application**

79. Dans ses résolutions 59/24 et 59/25, l'Assemblée générale a recommandé les mesures que les États du pavillon devraient prendre pour mieux s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du droit international. Une clause semblable au paragraphe 38 de la résolution 59/24 a été incluse dans la Stratégie de Maurice [voir A/CONF.207/CRP.7, par. 23 f)]. En ce qui concerne le paragraphe 40 de la résolution 59/24, il y a lieu de noter que le Groupe de travail conjoint du Comité de la sécurité maritime, du Comité de la protection de l'environnement marin et du Comité de la coopération technique chargé de l'élaboration d'un plan d'audit facultatif à l'intention des États membres de l'OMI est convenu, en principe, que le projet de code pour la mise en œuvre des instruments de l'OMI<sup>23</sup> devrait constituer le fondement de la norme d'audit, que des travaux complémentaires étaient nécessaires pour assurer que le code réponde pleinement aux exigences de la norme d'audit et que le projet de code devrait être évalué par rapport au projet d'audit. Le Conseil de l'OMI a considéré, à sa vingt-deuxième session spéciale, que les obligations et responsabilités des États membres devraient pouvoir faire l'objet d'un audit conformément au code.

80. En ce qui concerne la question du lien véritable, le Conseil de l'OMI a noté, à sa quatre-vingt-treizième session, que le Secrétaire général de l'OMI avait consulté les chefs des secrétariats des autres organisations internationales compétentes sur la meilleure façon de donner suite à l'invitation formulée par l'Assemblée générale dans ses résolutions 58/240 et 58/14. Il a décidé qu'une réunion interinstitutions serait organisée par le Secrétaire général de l'OMI et a prié ce dernier de lui rendre compte des résultats de cette réunion à sa prochaine session pour qu'il les examine et décide des mesures qu'il conviendra de prendre avant qu'une communication soit

soumise à l'Assemblée générale des Nations Unies pour qu'elle l'examine à sa soixante et unième session, en 2006 [voir document de l'OMI C 93/D, par. 17 a)]. La réunion interinstitutions aura lieu les 7 et 8 juillet 2005.

81. À sa soixante-dix-neuvième session, le Comité de la sécurité maritime a approuvé une circulaire – publiée conjointement par le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la protection de l'environnement marin – sur le transfert de navires entre États, concernant la mise en place d'une procédure selon laquelle le transfert de navires entre pavillons devrait s'opérer de telle sorte que l'État du pavillon « gagnant » puisse demander des renseignements relatifs à la sûreté à l'État du pavillon « perdant ».

## **F. Immunités juridictionnelles**

82. Dans son article 16, la Convention des Nations Unies sur les immunités juridictionnelles des États et de leurs biens, adoptée par l'Assemblée générale par sa résolution 59/38, réénonce le principe établi dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer selon lequel les navires qui appartiennent à un État ou sont exploités par un État jouissent de l'immunité souveraine lorsqu'ils sont utilisés uniquement à des fins de service public non commerciales. Conformément à l'article 16, l'immunité s'applique aussi au transport d'une cargaison à bord d'un navire dont un État est le propriétaire ou l'exploitant et qui est utilisé ou destiné à être utilisé exclusivement à des fins de service public non commerciales. Toutefois, un État propriétaire ou exploitant d'un navire ne peut invoquer l'immunité de juridiction devant un tribunal d'un autre État, compétent en l'espèce, dans une procédure se rapportant à l'exploitation de ce navire ou au transport d'une cargaison à bord de ce navire si, au moment du fait qui a donné lieu à l'action, le navire était utilisé autrement qu'à des fins de service public non commerciales. En pareils cas, indépendamment du type de l'action – *in rem* ou *in personam* – les États peuvent invoquer tous les moyens de défense, de prescription et de limitation de responsabilité dont peuvent se prévaloir les navires et cargaisons privés et leurs propriétaires. Si nécessaire, la preuve du caractère gouvernemental et non commercial du navire ou de la cargaison peut être établie par une attestation signée par un représentant diplomatique ou autre autorité compétente de l'État.

## **VIII. Sécurité maritime et criminalité en mer**

83. La plupart des principales menaces pesant sur la paix et la sécurité internationales qui ont été mises en lumière dans le rapport du Groupe de personnalités de haut niveau sur les menaces, les défis et le changement (A/59/565) comportent un élément maritime. Par exemple, la sécurité des ressources, la sécurité alimentaire et la santé des êtres humains peuvent être menacées par la surexploitation des ressources biologiques marines et la dégradation de l'environnement marin. La demande concurrentielle de ressources qui se raréfient peut mener à des conflits entre États. Les navires peuvent être utilisés à des fins illicites, par exemple pour transporter des armes nucléaires, radiologiques, chimiques et biologiques ou des armes légères. Ils peuvent aussi faire l'objet d'un attentat terroriste ou être utilisés à des fins terroristes. Les réseaux criminels transnationaux se servent des transports maritimes pour se livrer au trafic des

stupéfiants et des substances psychotropes, transporter illégalement des migrants, etc. On trouvera ci-après un exposé des dernières mesures prises par la communauté internationale pour prévenir et éliminer les actes de terrorisme dirigés contre les transports maritimes, le trafic des armes de destruction massive, de leurs vecteurs et de matières connexes ainsi que la piraterie et les vols à main armée en haute mer, le transport clandestin de migrants et le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes.

## A. Sécurité maritime

### Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires

84. Dans sa résolution 59/24, l'Assemblée générale s'est félicitée de l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> juillet 2004, du Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires et des amendements connexes à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et a encouragé les États à ratifier les accords internationaux relatifs à la sécurité de la navigation ou à y adhérer et à adopté toutes mesures nécessaires conformes à la Convention visant à appliquer les règles figurant dans ces accords et à leur donner effet. D'après les données que le secrétariat de l'OMI a recueillies auprès des gouvernements et des secteurs portuaire et maritime, le taux d'application du Code était aujourd'hui proche de 100 %, alors qu'immédiatement avant la date de son entrée en vigueur, il était d'environ 86 % pour les navires et de 69 % pour les installations portuaires. Le nombre de rapports sur les mesures de contrôle et de vérification de la mise en application prises à l'encontre des navires après l'entrée en vigueur du Code est relativement faible. Toutefois, il était préoccupant que, dans certaines régions, quelques gouvernements et autorités portuaires n'aient pas encore pris toutes les mesures nécessaires pour mettre leurs installations portuaires pleinement en conformité avec le Code. Il a été suggéré aussi que le régime de sécurité nécessitait des améliorations supplémentaires<sup>24</sup>.

85. Pour faciliter l'application cohérente, uniforme et harmonisée des mesures de sécurité prévues dans la Convention et dans le Code, le Comité de la sécurité maritime a adopté, en 2004, des recommandations intérimaires sur les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, qui visent à renforcer la sûreté maritime [résolution MSC/159(78)], et a approuvé plusieurs circulaires<sup>25</sup>, au nombre desquelles un guide à l'intention des capitaines, des compagnies et des fonctionnaires dûment autorisés concernant les prescriptions relatives à la soumission de renseignements liés à la sûreté avant l'entrée du navire au port (MSC/Circ.1130). Cette dernière comprend un ensemble type de renseignements liés à la sûreté qu'il pourrait être demandé aux navires de fournir avant leur arrivée au port. Elle recommande que ces renseignements soient fournis dans un délai de 24 heures au moins avant l'entrée prévue du navire dans le port, à moins que l'État côtier n'ait fixé un délai différent. L'Australie a fait savoir qu'elle se proposait de mettre en place à compter de 2005 un système d'identification des navires à partir de 1 000 milles marins de la côte, fondé sur des accords de coopération internationaux, y compris avec les pays voisins, conformément au droit international et au droit interne. Elle exigera que les navires qui se proposent de relâcher dans ses ports fournissent des informations avant leur arrivée lorsqu'ils se trouveront à 1 000 milles marins de ses côtes. Il sera demandé aux navires qui prévoient de s'approcher à 200 milles marins de la côte de fournir facultativement des renseignements

lorsqu'ils se trouveront à 500 milles marins de la côte. Quelques États voisins se seraient dits préoccupés par la création de ce qu'ils considéraient comme une nouvelle zone maritime<sup>26</sup>.

86. Au nombre des autres mesures prises par l'OMI pour aider les États à mettre en pratique le Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires et les amendements à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer figurent des activités d'assistance technique dans le cadre des deux programmes mondiaux constituant son programme intégré de coopération technique. Le programme en matière de sûreté maritime et de sécurité des installations portuaires portera désormais essentiellement sur les mesures opérationnelles spéciales qui doivent être prises pour garantir la sécurité des passagers et des équipages et un programme de formation des formateurs aidera les États à mieux assurer l'application des textes réglementaires grâce aux services d'instructeurs capables d'assurer une formation d'un haut niveau de qualité en utilisant les stages pilotes de l'OMI.

87. L'OMI a souligné qu'il fallait assurer l'équilibre entre les exigences de la sécurité, la nécessité d'assurer la sûreté et l'efficacité du fonctionnement du navire et la protection des droits de l'homme des gens de mer et des travailleurs portuaires (voir document de l'OMI MSC/Circ.1112). La version révisée de la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer (Convention 185) adoptée par l'Organisation internationale du Travail en 2003, qui est entrée en vigueur le 9 février 2005, devrait renforcer la sûreté dans les ports tout en facilitant le transit, le transfert et la permission de descendre à terre des gens de mer dans l'exercice normal de leur profession. La Convention prévoit la délivrance d'une nouvelle pièce d'identité des gens de mer. Son élément biométrique, l'empreinte digitale, a la particularité de pouvoir être mondialement utilisé (« interopérabilité sur le plan mondial »), c'est-à-dire que les informations données par l'empreinte digitale apposée sur la pièce d'identité délivrée dans un pays donné peuvent être lues correctement sur les appareils utilisés dans les autres pays. Pour que cela soit possible, le Conseil d'administration de l'OIT a adopté, en mars 2004, une norme unique (ILO SID-0002, Profil biométrique créé à partir des minuties digitales aux fins de l'établissement des pièces d'identité des gens de mer), accompagnée des spécifications que devront respecter les systèmes et produits nationaux pour obtenir la représentation biométrique des empreintes digitales sur les pièces d'identité des gens de mer et pour vérifier que l'empreinte digitale de l'intéressé correspond à l'empreinte digitale figurant sur la pièce d'identité. L'OIT a testé depuis des produits mis au point par des fournisseurs éventuels et, au 15 janvier 2005, en avait retenu deux qui répondaient aux conditions requises par la Convention n° 185 et la norme ILO SID-0002.

#### **Révision de la Convention SUA**

88. Le Comité juridique de l'OMI et son groupe de travail sur la révision de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA) ont poursuivi l'examen du projet de protocole à la Convention en faisant porter l'essentiel de leurs travaux sur les dispositions relatives aux infractions à la règle de la non-prolifération et aux dispositions en matière d'arraisonnement<sup>27</sup>. Les dispositions relatives aux infractions terroristes ont reçu un appui général. Le Comité juridique a décidé d'étendre la portée de la définition des termes « mort ou dommages corporels ou matériels graves » de façon

à ce qu'elle s'applique aussi aux dommages importants causés à l'environnement. Le Groupe de travail a décidé d'inclure dans le préambule une référence générale à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

89. À la réunion qu'il a tenue au début de 2005, le Groupe de travail est parvenu à un accord sur l'inclusion d'une définition du transport aux fins de la Convention. Une importante majorité du groupe de travail a accepté la définition de l'infraction consistant à transporter des substances nucléaires et de l'infraction relative au transport de matériel, de matériaux ou de logiciels ou technologie connexe à double usage (voir document de l'OMI LEG/SUA/WG.2/4).

90. Ont été incluses dans le projet de protocole des nouvelles dispositions relatives à l'arraisonnement prévoyant : a) que l'autorisation expresse de l'État du pavillon est requise avant que l'arraisonnement puisse avoir lieu; b) que l'État requérant doit prévenir les autres États si un État du pavillon ne se conforme pas à son obligation de répondre à une demande; c) que les États parties doivent tenir compte des risques et des difficultés que présentent l'arraisonnement d'un navire en mer et la fouille de sa cargaison et examine si d'autres mesures appropriées arrêtées d'un commun accord entre les États intéressés ne pourraient pas être prises dans de meilleures conditions de sécurité dans le port d'escale suivant ou ailleurs; et d) que l'État du pavillon peut consentir à l'exercice de la juridiction par un autre État ayant compétence concurrente. Il a été décidé que tout usage de la force au cours d'un arraisonnement ne devait pas aller au-delà du degré minimum de force qui était nécessaire et raisonnable compte tenu des circonstances et il a été décidé d'inclure une disposition prévoyant un dédommagement en cas d'arraisonnement injustifié ou si les mesures prises sont illégales ou vont au-delà de ce qui est raisonnablement requis. L'autorisation d'arraisonnement donnée par un État du pavillon n'entraîne pas en soi sa responsabilité. Il a été en outre décidé qu'il n'était pas nécessaire d'exclure certaines infractions des dispositions relatives à l'arraisonnement puisque le consentement de l'État du pavillon déterminait déjà quelles infractions entraîneraient l'application desdites dispositions.

91. Le groupe de travail a examiné aussi les amendements qu'il était proposé d'apporter au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (Protocole SUA) (voir LEG/SUA/WG.2/4, par. 93 à 104) et a considéré que certaines des dispositions du projet de protocole à la Convention SUA s'appliqueraient aussi, *mutatis mutandis*, aux infractions prévues dans le Protocole SUA. Le Comité juridique de l'OMI consacrerait une semaine de la session de deux semaines qu'il doit tenir en avril 2005 à l'examen des protocoles à la Convention SUA et du Protocole SUA. Une conférence diplomatique devrait se tenir en octobre 2005 pour adopter les projets de protocole.

92. Le Groupe de personnalités de haut niveau sur les menaces, les défis et le changement a recommandé que les négociations qui avaient lieu à l'OMI en vue de modifier la Convention SUA devraient être menées à bien sans tarder afin de renforcer les dispositions juridiques internationales visant à lutter contre le commerce illicite d'armes et matières nucléaires, biologiques et chimiques. Le Groupe déclare dans son rapport (A/59/565) que si les négociations ne progressent pas de façon satisfaisante, le Conseil de sécurité devrait peut-être envisager des mesures contraignantes. Le Groupe a recommandé aussi que tous les États soient

encouragés à adhérer à l'Initiative de sécurité contre la prolifération (décrite au paragraphe 162 du document A/59/62).

93. Conformément à la Déclaration sur les principes d'interception adoptées par les États participant à l'Initiative de sécurité contre la prolifération, les États-Unis et le Royaume-Uni ont entrepris de coopérer pour prévenir le flux d'armes de destruction massive, de leurs vecteurs et des matériels connexes à destination et en provenance d'États et d'acteurs non étatiques qui suscitent des préoccupations en matière de prolifération en concluant des accords bilatéraux en matière d'arraisonnement avec des États du pavillon.

## **B. Piraterie et vols à main armée commis en mer**

94. Une infraction est qualifiée d'acte de piraterie ou de vol à main armée selon sa nature et le lieu où elle s'est produite. La piraterie est définie à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et le vol à main armée dans le *Recueil de règles pratiques* de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires.

95. En 2005, 325 cas d'actes ou de tentatives d'actes de piraterie et de vols à main armée ont été signalés au Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale<sup>28</sup>. Pendant les neuf premiers mois de 2004, ce sont 252 cas d'actes de piraterie et de vols à main armée commis contre des navires qui ont été signalés à l'OMI. Même si ces chiffres représentent une diminution de 28 % par rapport à la période correspondante en 2003, le niveau de la violence a augmenté. Pendant la période considérée, 30 membres d'équipage et passagers auraient été tués, 94 blessés et 113 pris en otage. Les régions où les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires sont les plus fréquents sont l'Extrême-Orient, en particulier la mer de Chine méridionale et le détroit de Malacca, l'Amérique du Sud et les Caraïbes, l'océan Indien, l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique de l'Est. La plupart des attaques ou des tentatives d'attaques, dans l'ensemble du monde, auraient eu lieu dans les eaux territoriales alors que les navires étaient au mouillage ou à quai.

96. Les gens de mer considèrent que la communauté internationale et le secteur des transports maritimes internationaux n'ont pas trouvé de moyen efficace de contrer les actes de piraterie et les vols à main armée auxquels sont de plus en plus exposés les navires marchands. Ils estiment qu'en l'absence d'une action internationale concertée et coordonnée, les navires marchands deviennent des cibles de plus en plus attirantes, non seulement pour les pirates et bandits habituels, mais aussi pour les terroristes. Ils sont d'avis qu'il est essentiel que la communauté internationale adopte sans plus tarder une attitude de tolérance zéro vis-à-vis de la piraterie et des attaques à main armée commises contre les navires<sup>29</sup>.

97. À sa soixante-dix-neuvième session (voir document MSC 79/23, sect. 16), le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a instamment prié tous les gouvernements et le secteur maritime de redoubler d'efforts et de coopérer pour éradiquer ces actes illicites. Il a instamment prié tous les gouvernements de faire connaître à l'Organisation les mesures qu'ils avaient prises à la suite d'incidents signalés dans leurs eaux territoriales. Il a en outre noté les activités du secrétariat de l'OMI relatives à l'organisation d'ateliers et de séminaires sur la lutte contre la piraterie et le vol à main armée, le projet d'organisation au Yémen, en mars ou avril 2005, d'un

séminaire régional sur la piraterie et les vols à main armée et la sécurité maritime, et les mesures prises à l'initiative du Secrétaire général concernant la protection des voies de navigation vitales (voir plus haut, par. 78).

98. Dans sa résolution 59/24, l'Assemblée générale a souligné qu'il faudrait que les États s'emploient d'urgence à promouvoir, adopter et exécuter des accords de coopération, en particulier au niveau régional dans les régions à haut risque. L'Accord de coopération régionale de lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis contre les navires en Asie, adopté le 11 novembre 2004 à Tokyo, devrait renforcer la coopération régionale dans ce domaine<sup>30</sup>. Il prévoit en effet que sera mis en place un réseau de coopération et de partage des informations entre les institutions de 16 États asiatiques chargés de la sécurité maritime et de la surveillance des côtes. Un centre de partage des informations sera installé à Singapour en vue de rassembler et d'analyser les informations communiquées par les États contractants au sujet des actes de piraterie et de vol à main armée commis contre des navires, ainsi que toute autre information pertinente concernant des personnes et des groupes criminels transnationaux organisés qui commettent les actes en cause, et de les consigner dans des rapports qui seront communiqués aux parties, au secteur de la marine marchande et à l'OMI. En outre, le Centre alertera les parties contractantes s'il y a des raisons raisonnables de croire qu'un acte de piraterie ou un vol à main armée est sur le point d'être commis.

### **C. Trafic de stupéfiants et de substances psychotropes**

99. Selon les estimations, le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes rapporte chaque année entre 300 et 500 milliards de dollars aux organisations de malfaiteurs (A/59/565, par. 166). La drogue est souvent transportée illicitement par la voie maritime. L'emploi de conteneurs facilite le trafic de grandes quantités d'héroïne et de cocaïne. Par exemple, en 1999, 64 % de l'ensemble des saisies de cocaïne signalées à l'Organisation mondiale des douanes a été intercepté dans des conteneurs transportés par la voie maritime. En prévision du doublement du volume des transports par conteneur d'ici à 2012, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime a lancé, en collaboration avec l'Organisation mondiale des douanes, un programme pilote de contrôle des conteneurs, qui vise à appuyer les mesures de contrôle prises par les autorités portuaires dans les pays en développement en leur fournissant la formation et le matériel voulus pour dépister le trafic utilisant les conteneurs servant au transport maritime de marchandises. Les activités commenceront dans les ports de Guayaquil (Équateur) et Dakar<sup>31</sup>.

100. L'article 108 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l'article 17 de la Convention des Nations Unies de 1988 contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes fournissent le cadre juridique à la coopération entre États en vue de supprimer et de combattre le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes par la voie maritime. Pour renforcer encore la coopération, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime a publié deux guides : un guide de formation sur la répression du trafic de drogues par mer et un guide pratique à l'intention des autorités nationales compétentes au titre de l'article 17 de la Convention de 1988. Toutefois, comme le Directeur exécutif de l'Office l'a noté dans son troisième rapport biennal sur le problème mondial de la drogue (voir E/CN.7/2005/2/Add.3, sect. VII), il reste encore beaucoup à faire dans le domaine de la lutte contre le trafic de drogue par mer, considérant que quelques États



seulement ont fait savoir qu'ils utilisaient les outils disponibles. Depuis la vingtième session extraordinaire de l'Assemblée générale, tenue en 1998, 43 États ont fait savoir qu'ils avaient examiné, simplifié ou autrement renforcé les procédures visant à donner suite aux demandes en matière de lutte contre le trafic par mer. Entre juin 2002 et juin 2004, les États sont peu nombreux à avoir reçu, fait ou exécuté des demandes d'assistance dans le cadre de la lutte contre le trafic par mer. Certains ne disposent d'aucune statistique. Les difficultés rencontrées sont notamment le personnel insuffisant et le gros investissement en temps que nécessitent ces demandes, le manque de ressources, les demandes émanant d'autorités autres que les autorités compétentes reconnues, l'absence d'informations fiables et le fait que les gouvernements requérants omettent parfois de vérifier leurs informations.

101. En octobre 2004, le Japon a organisé, en coopération avec l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, un séminaire de formation sur la répression du trafic de drogues par mer à l'intention de neuf pays asiatiques (Cambodge, Chine, Indonésie, Japon, Malaisie, Philippines, République de Corée, Thaïlande et Viet Nam) pour renforcer la coopération internationale en vue de lutter contre le trafic de drogues par mer à l'aide d'une formation s'appuyant sur le Guide pratique à l'intention des autorités nationales compétentes. En outre, les gardes-côtes japonais ont montré le fonctionnement d'un système sûr et rapide par courrier électronique d'échange d'informations sur des navires suspects, y compris des photos desdits navires. Les autorités japonaises et chinoises ont testé le système entre elles et l'ont jugé très efficace et peu coûteux. Les gardes-côtes japonais ont proposé de mettre le système à la disposition des autorités de police d'autres pays de la région.

102. L'OMI a décidé de réviser d'urgence ses directives pour la prévention et l'élimination du transport clandestin de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord de navires effectuant des voyages internationaux (contenues dans la résolution A.872(20) de l'Assemblée de l'OMI) pour les aligner sur les dispositions du Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires. Un nombre considérable d'éléments liés à la sécurité figurant dans les directives sont désormais traités dans le Code. Toutefois, il a été souligné que les mesures de sécurité ne devraient pas faire obstacle aux activités d'interception et qu'il fallait maintenir un juste équilibre entre le maintien des procédures et mesures de sécurité en place à bord d'un navire et la nécessité de procéder à des fouilles pour rechercher les drogues, substances psychotropes et précurseurs illicites. Le Comité de facilitation de l'OMI compte soumettre des projets d'amendement aux directives à l'Assemblée de l'OMI à sa vingt-quatrième session, fin 2005, pour adoption.

#### **D. Transport clandestin de migrants**

103. Le nombre total de cas de pratiques dangereuses liés au trafic ou au transport de migrants par voie maritime signalés à l'OMI entre 1999 et le 30 juillet 2004 a été de 597, impliquant 20 175 migrants (document de l'OMI MSC.3/Circ.7). Mais le nombre réel de cas serait beaucoup plus élevé. Dans sa résolution 59/24, l'Assemblée générale s'est félicitée de l'entrée en vigueur du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer et du Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, qui complètent la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée. À la date du 4 février 2005, 67 États étaient devenus parties au premier de ces protocoles et 79 au deuxième. Pour aider les États à ratifier ces instruments et

à les mettre en œuvre, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime a élaboré des guides législatifs pour la mise en œuvre de la Convention contre la criminalité transnationale organisée et ses protocoles. À sa deuxième session, en octobre 2005, la Conférence des Parties à la Convention examinera, entre autres questions, les difficultés que rencontrent les États parties en ce qui concerne l'application du Protocole relatif au trafic illicite de migrants ainsi que les possibilités d'assistance technique.

## **IX. Milieu marin, ressources marines et développement durable**

### **A. Protection et préservation du milieu marin**

#### **1. Pollution due aux activités terrestres**

104. La pollution marine due aux activités terrestres a des répercussions négatives importantes, à l'échelle mondiale, sur la santé humaine, la réduction de la pauvreté, la sécurité alimentaire et la sécurité sanitaire des aliments, et les secteurs économiques touchés. Elle représente environ 80 % de la pollution des mers. Si les eaux d'égout restent la première source de contamination, les autres menaces sérieuses posées aux océans par des sources terrestres comprennent les polluants organiques persistants, dont beaucoup se répandent dans le monde entier par voie atmosphérique, les déchets non biodégradables et les modifications de la charge sédimentaire naturelle des cours d'eau. Les eaux souterraines, les eaux de ruissellement, les cours d'eau, les réseaux d'égout et le vent transportent les polluants d'origine terrestre vers les océans, où ils s'accumulent dans les ressources biologiques et géophysiques, diminuant ainsi la valeur économique, sociale et écologique des systèmes côtiers et océaniques<sup>32</sup>.

#### **a) Cadre juridique et politique**

105. Ce sont les articles 194, 207 et 213 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui fournissent aux États le cadre juridique nécessaire pour protéger le milieu marin de la pollution d'origine tellurique. Ce cadre est complété par le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (PAM)<sup>33</sup>, qui donne aux autorités nationales et régionales des orientations pour élaborer et mettre en œuvre des mesures durables destinées à prévenir, réduire et réguler ou supprimer la dégradation du milieu marin par les activités terrestres. Le PAM a pour objet de remédier à l'impact des activités terrestres sur les milieux marin et côtier – contaminants, altération du milieu, sources de pollution ponctuelles et diffuses, etc. – et s'intéresse aux habitats vulnérables, aux habitats des espèces menacées et à la protection d'éléments d'écosystèmes comme les zones de reproduction et d'alimentation. C'est le seul programme mondial qui prenne compte de l'interaction entre les bassins d'eau douce et le milieu marin. En 2001, l'application du PAM a fait l'objet d'un premier examen intergouvernemental, au cours duquel ont été adoptés la Déclaration de Montréal sur la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (E/CN.17/2002/PC.2/15, annexe, sect. 1), ainsi qu'un programme de travail à l'intention du Bureau de coordination du PAM. La deuxième conférence d'examen intergouvernementale se tiendra en 2006. En prévision, le PNUE a

entrepris des consultations auprès d'un échantillon représentatif des parties intéressées au sujet des questions d'organisation et des thèmes éventuels à examiner.

106. Les questions relatives à la pollution causée par les activités terrestres ont été débattues, en particulier, à la première réunion du Processus consultatif officieux ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer, tenue en 2000. Depuis sa cinquante-cinquième session, l'Assemblée générale ne cesse de dire combien il est important que le PAM soit intégralement appliqué, exhortant les États à lutter en priorité contre la pollution marine due aux activités terrestres. Le Plan de mise en œuvre de Johannesburg<sup>34</sup>, adopté au Sommet mondial pour le développement durable, invitait les gouvernements à accélérer la mise en application du PAM et de la Déclaration de Montréal sur la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres en donnant la priorité, de 2002 à 2006, aux eaux usées urbaines, aux modifications du milieu et à la destruction des habitats, et aux nutriments.

#### **b) Gestion des eaux usées urbaines**

107. Le déversement des eaux usées urbaines constitue l'une des plus grandes menaces pour les milieux côtiers de la planète. Il a pour effet de répandre des agents pathogènes, des matières en suspension, des nutriments, du plastique et d'autres débris, et des substances toxiques comme des métaux lourds ou des polluants organiques persistants lorsque des effluents industriels sont mélangés aux eaux usées urbaines<sup>35</sup>.

108. L'importance de la dimension écologique des objectifs en matière d'eau et d'assainissement prévus par le Plan de mise en œuvre de Johannesburg a été réitérée dans l'Initiative de Jeju<sup>36</sup>, selon laquelle une conception de l'assainissement respectueuse des écosystèmes doit tenir compte des pressions et de l'impact exercés par les services d'assainissement sur les captages d'eau, sur les pays et les collectivités en aval, et sur le milieu côtier. Les questions liées à l'eau, à l'assainissement et aux établissements humains ont été abordées à la vingt-troisième session du Conseil d'administration du PNUE, qui s'est tenue à Nairobi du 21 au 25 février 2005; les « Dix principes clefs pour les mesures locales et nationales concernant la gestion des eaux urbaines », définis par le Bureau de coordination du PAM dans le cadre du Plan d'action stratégique relatif aux eaux usées urbaines, y ont été étudiés<sup>37</sup>. Ces 10 principes avaient déjà été recommandés en tant que pratiques optimales dans l'Initiative de Jeju. L'eau, l'assainissement et les établissements humains sont également au centre du cycle 2004-2005 de la Commission du développement durable.

#### **c) Nutriments**

109. L'augmentation des apports de nutriments sur les littoraux et en mer occasionnée par les activités humaines peut entraîner une eutrophisation. Généralement, l'eutrophisation se limite aux alentours des points de déversement sur le littoral, mais, en raison à la fois de la nature multiple de ce type de déversement et de la propagation de nutriments dans le secteur par voie atmosphérique, les zones touchées peuvent être étendues. L'accroissement de la mobilisation des nutriments entraîne une hausse de la productivité, ainsi qu'un appauvrissement de la diversité des espèces, une croissance excessive des algues, une diminution de l'oxygène dissous, avec l'hécatombe de poissons que cela

provoque, et, semblerait-il, la prolifération d'algues toxiques. Le Bureau de coordination du PAM recense actuellement les zones marines où les apports de nutriments entraînent, ou risquent d'entraîner, une pollution directe ou indirecte. L'objectif est de réduire ces apports dans les zones recensées, de faire baisser le nombre de zones marines où l'eutrophisation est manifeste, et de protéger ou de rétablir, le cas échéant, les zones de dénitrification naturelle<sup>38</sup>.

**d) Modification du milieu et destruction d'habitats**

110. L'accroissement de la population et des activités économiques sur les littoraux est à l'origine d'une urbanisation qui, à son tour, entraîne des modifications des écosystèmes côtiers, notamment les récifs de corail, les côtes, les plages et le fond marin. Les écosystèmes touchés comprennent les frayères, les zones d'alevinage et les zones d'alimentation de stocks halieutiques déjà appauvris qui jouent un rôle crucial dans la sécurité alimentaire au niveau mondial. La destruction de ces écosystèmes est une menace grandissante pour la sécurité alimentaire des populations côtières, surtout dans les pays en développement. Dans son projet relatif à la modification du milieu et à la destruction d'habitats, le Bureau de coordination du PAM a élaboré, par secteur, des principes clefs et des listes de référence destinés à améliorer les cadres institutionnels et juridiques actuels. Les secteurs de l'économie qui ont la responsabilité la plus lourde dans la modification du milieu et la destruction des habitats sont le tourisme, l'aquaculture, l'exploitation minière et les activités portuaires<sup>39</sup>.

111. D'autres problèmes de pollution ont été mis en évidence par le Bureau de coordination, dont ceux liés aux polluants organiques persistants, aux substances radioactives, aux métaux lourds, aux hydrocarbures, aux détritiques et à la mobilisation des sédiments.

**e) Activités menées au niveau national**

112. Étant donné que l'exécution du PAM relève au premier chef des gouvernements des pays, le Bureau de coordination participe activement, avec l'appui des donateurs, à la conception et à la mise en application de programmes d'action nationaux pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres. Quarante de ces programmes devraient voir le jour d'ici à 2006, d'après l'objectif fixé dans le cadre d'action sur l'eau et l'assainissement défini au Sommet mondial pour le développement durable. Cet objectif sera probablement dépassé. Le Bureau de coordination du PAM a lancé, en partenariat avec les gouvernements et les institutions des pays ainsi qu'avec le FEM, dans le cadre des projets qu'il finance dans ce domaine, un projet visant à élaborer des directives sur les dispositions législatives propres à faciliter la mise en œuvre des programmes d'action nationaux.

**f) Activités menées au niveau régional**

113. La coopération avec le Programme pour les mers régionales du PNUE est un élément important de l'exécution du PAM au niveau régional. En collaboration avec le Programme, le Bureau de coordination du PAM a répertorié les données spécifiquement régionales qui, dans le Programme pour les mers régionales, ont trait à l'approvisionnement en eau, à l'assainissement et au traitement des eaux usées. Le Bureau de coordination a également étudié la possibilité de fixer des quotas

régionaux de rejet d'eaux usées, sujet longuement débattu à la Conférence du Partenariat mondial H2O : Hilltops-2-Oceans<sup>40</sup>, qui s'est tenue à Cairns (Australie) du 10 au 14 mai 2004 (voir A/59/62/Add.1, par. 102 et 103).

**g) Conclusions**

114. C'est aux États qu'il incombe au premier chef de réduire les dégâts causés aux mers par les activités terrestres. La coopération régionale est primordiale pour y parvenir. Le PAM est un guide pratique précieux, dont le contenu doit être mis en application à tous les niveaux. Les travaux que le Bureau de coordination du PAM mène à cet égard doivent être encouragés et développés. Lors de l'élaboration de politiques nationales, régionales et internationales, les questions liées aux écosystèmes marins et d'eau douce ne doivent pas être dissociées, et il convient de les rattacher à la santé et à la productivité des eaux des côtes et de la haute mer. Les mesures qui sont prises dans le monde pour atteindre les objectifs, approuvés par la communauté internationale, fixés dans le Plan de mise en œuvre de Johannesburg, la Déclaration du Millénaire et le Consensus de Monterrey issu de la Conférence internationale sur le financement du développement doivent mettre l'accent sur la relation entre eau douce, littoral et ressources marines.

**2. Pollution due aux navires**

115. Bien qu'une proportion relativement faible de la pollution des océans soit imputable aux transports maritimes, les cas de pollution accidentelle sont généralement très médiatisés, et de moins en moins tolérés par le public. Néanmoins, les transports maritimes présentent d'autres risques pour le milieu marin : rejets liés aux fonctionnements des navires, dégradation des habitats marins, utilisation de peintures antisalissure toxiques sur la coque des navires, rejet des eaux de ballast et génération sous l'eau de fortes nuisances sonores. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer régleme la pollution due aux navires en exigeant des États qu'ils établissent, par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, des règles et des normes internationales destinées à prévenir, à réduire et à maîtriser la pollution du milieu marin par les navires, et qu'ils les réexaminent de temps à autre selon qu'il conviendra. Outre les conventions de l'OMI sur la sécurité, qui jouent un rôle crucial dans la prévention des accidents, les règles et les normes internationales visant à prévenir et à maîtriser la pollution due aux navires sont pour l'essentiel regroupées dans la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et ses six annexes, qui régissent le déversement d'hydrocarbures (annexe I), le transport en vrac de substances liquides nocives (annexe II), le transport par mer en colis de substances nuisibles (annexe III), le rejet d'eaux usées (annexe IV), le déversement d'ordures et de débris marins (annexe V; voir également les paragraphes 254 à 256 ci-dessous) et la pollution de l'air (annexe VI). L'emploi de systèmes antisalissure nocifs est régi par la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, qui n'est pas encore entrée en vigueur. La nécessité d'y remédier a été soulignée par le Comité de la protection du milieu marin (CPMM), à sa cinquante-deuxième session (voir les documents publiés par l'OMI sous les cotes MEPC 52/15 et MEPC 52/24, sect. 15), et par l'Assemblée générale, dans sa résolution 59/24. Les faits nouveaux concernant le déversement des eaux de ballast et les nuisances sonores liées aux activités humaines sont présentés aux paragraphes 131 et 157 du présent rapport.

**a) Faits nouveaux concernant l'annexe I de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires**

116. Une version révisée de l'annexe I à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, comportant des dispositions destinées à prévenir la pollution par les hydrocarbures, a été adoptée par le CPMM en 2004 [résolution MEPC.117(52)]; conformément à la procédure d'amendement tacite, elle devrait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007. Elle comprend une annexe simplifiée qui reprend les divers amendements adoptés depuis l'entrée en vigueur de la Convention en 1983, y compris les dispositions amendées sur la mise en pratique progressive de l'obligation d'équiper les pétroliers d'une double coque. La distinction y est faite entre les dispositions relatives à la construction et à l'équipement des navires et les exigences liées à leur exploitation, de même qu'entre les exigences concernant les navires neufs et celles qui sont applicables aux navires déjà en exploitation.

117. L'annexe I révisée contient les nouvelles règles relatives à la mise en place, sur les pétroliers, d'un double fond au niveau de la chambre des pompes (art. 22), et à la construction des pétroliers qui seront livrés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, ceux-ci devant offrir une protection adaptée contre la pollution par les hydrocarbures dans le cas d'un échouement ou d'une collision (art. 23). Le CPMM a adopté une résolution comportant des notes explicatives sur les questions liées à l'aptitude à prévenir les fuites accidentelles d'hydrocarbures, visée à l'article 23. Il a approuvé les interprétations uniformes de l'annexe I révisée ainsi qu'une circulaire comprenant des listes de correspondances entre les anciennes et les nouvelles dispositions, qui vise à faciliter l'assimilation du nouveau système de numérotation de l'annexe I révisée. Les directives sur l'application de celles de ses dispositions qui portent sur les installations flottantes de production, de stockage et de déchargement, et sur les unités flottantes de stockage, doivent être mises au point à temps pour que le CPMM les adopte en 2005 (voir le document publié par l'OMI sous la cote MEPC.52/24).

**b) Faits nouveaux concernant l'annexe II**

118. La version révisée de l'annexe II, qui comporte des dispositions visant à maîtriser la pollution due aux substances liquides nocives transportées en vrac, a aussi été adoptée par le CPMM en 2004 [résolution MEPC.118(52)]; elle devrait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007. Y figure un nouveau système de classification des substances liquides et nocives comprenant quatre catégories, définies par l'ampleur des dégâts causés aux ressources marines ou à la santé humaine lorsque de telles substances sont déversées dans le milieu marin au cours d'un nettoyage de citernes ou d'un déballastage. Si le rejet pose un gros risque, les substances entrent dans la catégorie X, et il est interdit de les déverser dans la mer. Si on estime que le rejet présente un danger pour les ressources marines ou pour la santé humaine, qu'il provoque des dégâts aux agréments ou porte atteinte aux autres utilisations légitimes de la mer, les substances entrent dans la catégorie Y et font l'objet de restrictions quant à la nature et au volume de leur déversement en mer. Lorsque le danger pour les ressources marines ou pour la santé humaine est faible, les substances entrent dans la catégorie Z, pour laquelle les restrictions précédentes sont moins sévères. Les substances dont il apparaît, après examen, qu'elles n'entrent dans aucune des catégories X, Y et Z, parce qu'elles ne sont pas jugées dangereuses pour les ressources marines, la santé humaine, les agréments ou les autres utilisations légitimes de la mer lorsqu'elles sont rejetées dans cette dernière pendant un

nettoyage de citernes ou un déballastage, sont classées comme autres substances. Le déversement d'eaux de cale, d'eaux de ballast, ou de résidus ou mélanges contenant ces substances n'est soumis à aucune des règles énoncées à l'annexe II.

119. L'annexe révisée tient compte des progrès de la construction navale, comme l'avènement de techniques de démontage performantes, qui ont permis de réduire considérablement les quotas de rejet de certains produits. Ainsi, sur les navires construits à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007, le volume maximal de résidu dans la citerne et les canalisations connexes après nettoyage ne pourra dépasser 75 litres pour les produits de catégorie X, Y ou Z, contre un seuil maximal de 100 ou 300 litres, selon la catégorie, avant cette date.

120. Dans le cadre de la révision de l'annexe II, les risques de pollution marine que pourraient présenter des milliers de produits chimiques ont été évalués par le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin. Le profil de risque établi par le Groupe classe les substances selon les critères suivants : bioaccumulation, biodégradation, toxicité aiguë, toxicité chronique, effets à long terme sur la santé et effets sur la faune marine et sur les habitats benthiques. Conséquence de cette évaluation des risques et de la mise en place du nouveau système de classification : les huiles végétales qui entraient auparavant dans la catégorie des substances non soumises à restrictions doivent désormais être transportées par des navires transporteurs de produits chimiques. L'annexe révisée prévoit l'exemption des navires autorisés à transporter des huiles végétales identifiées de façon distincte, sous réserve de certaines dispositions relatives à l'emplacement des citernes contenant ces huiles. Le CPMM a également élaboré des directives pour permettre aux navires à marchandises sèches de construction classique, dans le cas où ils sont actuellement autorisés à transporter des huiles végétales en vrac, à continuer de le faire dans le cadre de certaines activités commerciales<sup>41</sup>.

121. Le Comité a adopté les amendements au *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac* qui reprennent les modifications apportées à l'annexe II de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires. Ces amendements tiennent compte des révisions de la classification de certains produits en fonction de leurs capacités éventuelles à polluer les mers, ainsi que des révisions des règles relatives au type de navire et au transport.

**c) Zones spéciales créées en vertu de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires**

122. Le Comité a adopté des normes plus strictes en matière de déversement de déchets d'hydrocarbures dans le golfe Arabo-persique, étant donné que celui-ci a été désigné zone spéciale dans l'annexe I de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires. Ce nouveau statut figure dans la version révisée de l'annexe I.

**d) Installations portuaires pour la réception des déchets des navires**

123. Conscient que la mise à place, dans les ports, d'installations prévues pour recevoir les déchets des navires est indispensable afin que la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires soit réellement appliquée, surtout dans les zones spéciales, le CPMM, à sa cinquante-deuxième

session, a vivement encouragé les États membres, en particulier les États du port parties à la Convention, à respecter leurs obligations contractuelles de disposer d'installations portuaires adaptées à la réception des déchets des navires. Comme on ne peut guère inciter les autorités compétentes à améliorer ces installations sans savoir exactement ce qui laisse à désirer, le Comité a également demandé aux gouvernements de remplir un questionnaire (document publié par l'OMI sous la cote MEPC/Circ.417) et de faire part de leurs expériences au Comité, à sa cinquante-troisième session, pour que les problèmes soient mis en évidence et qu'un plan d'action soit conçu pour l'avenir. D'après les réponses reçues par le Secrétariat de l'OMI, la connaissance que les capitaines de navire ont de ce qu'il convient de faire pour signaler que les installations portuaires pour la réception des déchets des navires ne sont pas adaptées est globalement très insuffisante. En outre, les coordonnées des autorités nationales compétentes en la matière ne sont guère connues; la présentation du formulaire de signalement pourrait être améliorée; tous les États du port ne se sont pas dotés des mécanismes permettant de prendre en compte les signalements, d'enquêter sur leur bien-fondé et d'y donner suite comme il se doit; l'obligation qu'a l'État du port de rendre compte des résultats de son enquête à l'OMI et à l'État du pavillon n'est pas clairement indiquée dans les procédures de signalement; les procédures existantes ne semblent pas inciter suffisamment les capitaines de navire à signaler les lacunes supposées des installations, ni les États du port à réagir de façon appropriée à ces signalements. Apparemment, la peur de représailles consécutives au signalement de lacunes dans les installations portuaires destinées à recevoir les déchets des navires est l'une des principales explications du faible taux de signalement par les capitaines de navire (voir le document publié par l'OMI sous la cote FSI 13/19). Soucieux de promouvoir le respect des obligations de signalement des problèmes liés aux installations portuaires prévues pour recevoir les déchets des navires, le Secrétariat de l'OMI a défini les grandes lignes d'un projet de base de données sur ces installations, laquelle fera partie du système mondial intégré d'information sur les transports maritimes de l'OMI (voir le document publié par l'OMI sous la cote FSI 13/19/2).

**e) Zones maritimes particulièrement vulnérables**

124. Les eaux d'Europe occidentale constituent la septième des zones que le CPMM a désignées zones maritimes particulièrement vulnérables [résolution MEPC.121(52)<sup>42</sup>]. Cette zone comprend les côtes occidentales du Royaume-Uni, de l'Irlande, de la Belgique, de la France, de l'Espagne et du Portugal, des îles Shetland au nord jusqu'au Cap Vicente au sud, ainsi que la Manche et ses accès. Le système obligatoire de comptes rendus de navires adopté par le CPMM comme mesure de protection connexe entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2005. L'utilisation de ce système sera gratuite pour les navires entrant dans la zone (voir le document publié par l'OMI sous la cote MEPC52/54, par. 8.4).

125. Le Comité a également donné son accord de principe sur la désignation de quatre autres zones maritimes, qui n'interviendra qu'une fois les mesures de protection connexes adoptées. L'une de ces zones correspond au détroit de Torres, que le Comité a décidé, en principe, à sa quarante-neuvième session, de désigner zone maritime particulièrement vulnérable. La proposition de l'Australie d'imposer le pilotage obligatoire comme mesure de protection connexe dans le détroit de Torres a été débattue en 2004 par le Sous-Comité de la sécurité de la navigation, le



CPMM, le Comité juridique de l'OMI et le CSM. Le Comité de la Protection avait décidé de confier l'étude des aspects juridiques du pilotage obligatoire dans les détroits internationaux au Comité juridique, afin que le CSM, à sa soixante-dix-neuvième session, puisse examiner la proposition en étant fixé sur son fondement juridique. Toutefois, à sa quatre-vingt-neuvième session, le Comité juridique n'a pu parvenir à un accord sur la légalité du pilotage obligatoire dans ce type de détroit. Les avis ont divergé, notamment, sur le point de savoir si l'absence de dispositions précises dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pouvait être interprétée comme l'autorisation de mettre en place un système de pilotage obligatoire dans un détroit international (voir le document que l'OMI a publié sous la cote LEG 89/16, sect. O).

126. À la soixante-dix-neuvième session du Comité de la sécurité maritime, l'Australie a fait une nouvelle proposition visant à étendre la mesure de protection associée actuelle concernant un système de pilotage non obligatoire dans la Grande Barrière de Corail, prévu dans la résolution MEPC.45(30), au détroit de Torres. Le Comité de la sécurité maritime a décidé que la proposition serait adoptée et qu'un nouveau paragraphe, qui recommanderait que les États du pavillon informent leurs navires qu'ils doivent se conformer au système de pilotage de l'Australie lorsqu'ils passent par le détroit de Torres, serait incorporé dans une version révisée de la résolution MEPC.45(30) (document de l'OMI MSC 79/23, par. 10.11 à 10.16). En juillet 2005, le Comité de la protection du milieu marin examinera à nouveau la question de l'élargissement de la zone maritime particulièrement sensible de la Grande Barrière de Corail en vue d'inclure le détroit de Torres, en tenant compte de la décision du Comité de la sécurité maritime. À cette session, le Comité examinera également les résultats des travaux du Groupe de travail par correspondance, qui a été créé afin d'examiner les directives de l'OMI pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables<sup>43</sup>. Le groupe élabore actuellement un projet de résolution de l'Assemblée de l'OMI et un projet de texte révisé des directives.

**f) Responsabilité et indemnisation pour les dégâts causés par la pollution par les hydrocarbures**

127. Le Protocole de 2003 portant création d'un Fonds supplémentaire international d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures, dont l'adoption a été accueillie avec satisfaction par l'Assemblée générale dans sa résolution 59/24, est entré en vigueur le 3 mars 2005. Il a été ratifié par huit États, qui ont reçu au total 450 millions de tonnes de pétrole à titre de contribution. La participation au Fonds est facultative, mais elle est ouverte à tous les États parties à la Convention internationale sur l'établissement d'un fonds international d'indemnisation pour les dégâts causés par la pollution par les hydrocarbures de 1992 (Convention relative au Fonds). Le Fonds créé en 2003 viendra compléter les indemnisations qui peuvent être obtenues au titre de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dégâts causés par la pollution par les hydrocarbures de 1992 et la Convention relative au Fonds grâce à une indemnisation supplémentaire de troisième niveau pour les victimes dans les États qui adhèrent au Protocole. Le Fonds supplémentaire disposera d'environ 835 millions de dollars, en plus des 315 millions de dollars qui existent dans le Fonds créé en 1992. Comme l'a noté son secrétariat, le Fonds opère dans le cadre de l'objectif énoncé à l'article 235 de la Convention sur le droit de la mer, c'est-à-dire en vue d'assurer une indemnisation

rapide et adéquate aux victimes de la pollution par les hydrocarbures, et il constitue un exemple de coopération entre les États afin de parvenir à cet objectif.

**g) Pollution atmosphérique**

128. La réglementation pour la prévention de la pollution atmosphérique due aux navires, qui figure dans l'annexe VI de la Convention MARPOL, doit entrer en vigueur le 19 mai 2005. Elle fixe des limites pour les émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote par les navires et elle interdit les émissions délibérées de substances pouvant appauvrir la couche d'ozone. À sa cinquante-deuxième session, le Comité de la protection du milieu marin a examiné les projets d'amendement à l'annexe VI qui avaient été approuvés lors des sessions précédentes du Comité, en vue de leur adoption à sa cinquante-troisième session. Ces amendements concernent la désignation de la zone de la mer du Nord comme zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et l'introduction du Système harmonisé de visites et de délivrance des certificats dans l'annexe VI.

129. Le Comité de la protection du milieu marin a également fait des progrès dans l'élaboration du projet de directives sur le programme d'attribution d'indices d'émission de dioxyde de carbone et il a exhorté les membres à procéder à des essais en utilisant le programme et à faire rapport à ce sujet à la prochaine session. L'un des objectifs de l'élaboration de directives sur le programme d'attribution d'indices d'émission de dioxyde de carbone est de mettre au point un système simple qui pourrait être utilisé volontairement par les transporteurs maritimes au cours d'une période d'essai. Le Comité a convenu qu'un programme d'attribution d'indices d'émission de dioxyde de carbone devrait être simple et facile à appliquer et devrait tenir compte des questions relatives à la construction et à l'exploitation des navires et des incitations du marché. En ce qui concerne les directives de l'OMI sur les émissions de gaz à effet de serre, le Comité de la protection du milieu marin a reconnu à sa cinquante-deuxième session qu'elles devraient porter sur les six gaz à effet de serre mentionnés dans le Protocole de Kyoto, qui exige une réduction des émissions dues aux navires en ce qui concerne le dioxyde de carbone, le méthane, l'oxyde nitreux, les hydrofluorocarbones, les perfluorocarbones et l'hexafluorure de soufre.

**h) Union européenne**

130. Une communication de la Commission de l'Union européenne au Parlement européen et au Conseil, du 20 novembre 2002, décrit une stratégie pour réduire les émissions atmosphériques des navires de mer. L'objectif fondamental de la stratégie est de rendre compte des problèmes environnementaux et de santé causés par les émissions atmosphériques des navires de mer et définir des objectifs, actions et recommandations afin de réduire ces émissions au cours des 10 prochaines années. La stratégie comprend une proposition de directive relative à la teneur en soufre des combustibles marins. La communication décrit également un certain nombre de mesures pour parvenir à ses objectifs, notamment en coordonnant la position des pays membres de l'Union européenne au sein de l'OMI afin d'adopter des mesures strictes visant à réduire les émissions des navires. L'entrée en vigueur de l'annexe VI de la Convention MARPOL est un élément fondamental de la stratégie; si l'OMI ne présente pas de mesures plus strictes au niveau mondial avant 2007, l'Union européenne présentera une proposition afin de réduire les émissions d'oxydes d'azote des navires de mer.

### **3. Contrôle des organismes aquatiques nuisibles et des agents pathogènes présents dans les eaux de ballast**

131. On considère que les eaux de ballast des navires sont la principale source d'introduction d'espèces allogènes envahissantes. Des progrès importants ont été réalisés dans la gestion des eaux de ballast au cours de ces dernières années, et l'entrée en vigueur rapide et l'application effective par l'OMI et les États membres de la Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires<sup>44</sup> contribuera encore à la solution du problème. À sa cinquante-deuxième session, le Comité de la protection du milieu marin a achevé l'élaboration des directives pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast et a approuvé la procédure d'approbation des substances actives, en vue de leur adoption à sa cinquante-troisième session. La mise au point d'autres directives se poursuivra au Sous-Comité des liquides et des gaz en vrac et lors des futures sessions du Comité de la protection du milieu marin.

### **4. Gestion des déchets**

132. Les participants à la vingt-sixième réunion consultative des parties contractantes à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières (Convention de Londres) ont examiné la portée de l'article III 1) b) i) de la Convention, qui stipule que l'« immersion » ne s'applique pas aux opérations normales des navires. Les participants à la réunion consultative ont noté que le Groupe scientifique, à sa vingt-septième session, avait exprimé des préoccupations au sujet de l'interprétation au sens large des « déchets liés à la cargaison » qui pouvaient être déversés par les navires en vertu de l'annexe V de la Convention MARPOL (déchets). Les participants à la réunion consultative ont convenu de consulter le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI afin de clarifier les limites de l'application de la Convention MARPOL et de la Convention de Londres et du Protocole de 1996. Ils ont également examiné la vaste gamme de relations possibles avec d'autres organisations, où il pourrait y avoir des liens intersectoriels solides. La surveillance du milieu marin, la gestion des zones côtières et la coopération et l'assistance techniques ont été considérées comme les principales questions intersectorielles.

133. Les participants à la réunion consultative ont examiné les problèmes relatifs à la stabilisation des concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère et ont reconnu que le piégeage et le stockage du dioxyde de carbone dans des structures géologiques sous les fonds marins pourraient offrir des possibilités importantes pour rendre l'utilisation des combustibles fossiles plus compatible avec les politiques d'atténuation des changements climatiques. Dans ce contexte, il a été convenu que la question du piégeage du dioxyde de carbone devrait être incluse dans le programme de travail de la Convention de Londres et que l'attention devait d'abord être centrée sur le piégeage du dioxyde de carbone dans des structures géologiques. Les questions juridiques, scientifiques et techniques impliquées doivent être examinées au cours de la période intersessions de sorte qu'à la prochaine réunion consultative, on puisse passer en revue les progrès réalisés et donner des orientations sur les travaux qui devraient encore être effectués pour mettre au point une position claire.

134. En vue de l'entrée en vigueur du Protocole de 1996, probablement en 2005, les participants à la réunion consultative ont entamé l'examen d'un texte initial qui

contient des options pour les procédures et les mécanismes de respect des obligations en vertu de l'article 11 du Protocole. Dès que le Protocole entrera en vigueur, son effet le plus important sera le passage d'une liste de matières qui ne peuvent pas être immergées (comme c'est le cas dans la Convention de Londres elle-même) à une approche inverse, qui interdit toute immersion, à l'exception d'une liste restreinte de matières non dangereuses qui peuvent éventuellement être immergées, mais uniquement après une évaluation de l'impact sur l'environnement<sup>45</sup>.

## 5. Démolition/recyclage/démantèlement des navires

135. Les navires vendus pour être mis au rebut peuvent contenir des substances dangereuses pour l'environnement, telles que l'amiante, les métaux lourds, les résidus de pétrole, les substances qui appauvrissent la couche d'ozone et d'autres, qui doivent être éliminées en toute sûreté. Des préoccupations ont également été soulevées au sujet des conditions de travail et des effets sur l'environnement dans de nombreuses installations de démantèlement des navires qui sont généralement situées dans des pays en développement. À l'heure actuelle, seules quelques installations de démantèlement peuvent effectuer le recyclage des navires d'une manière acceptable pour l'environnement et la santé et la sécurité des travailleurs. Dans un rapport récent, la Commission européenne prévoit que, même avec une expansion prévue des installations de recyclage « vertes », celles-ci ne pourront satisfaire qu'environ 30 % de la demande totale prévue de démantèlement pendant la plupart des années, et beaucoup moins au cours des années de forte demande<sup>46</sup>. La demande augmentera à partir d'avril 2005, en raison du plan accéléré d'élimination progressive des pétroliers à coque simple adopté par l'OMI en 2003 (voir A/59/62, par. 172 et 173).

136. *Organisation internationale du Travail.* À sa deux cent quatre-vingt-neuvième session, le Conseil d'administration de l'OIT a adopté des directives sur la sécurité et la santé dans le secteur de la démolition des navires pour les pays d'Asie et pour la Turquie, qui fournissent un cadre cohérent permettant aux gouvernements, aux employeurs et aux travailleurs d'améliorer la sécurité et la santé professionnelles dans les chantiers de démolition de navires. Ces directives viendront compléter celles qui ont déjà été adoptées par l'OMI en 2003 et par la Conférence des parties à la Convention de Bâle en 2002 (voir par. 138 ci-après). En outre, l'OIT a lancé au Bangladesh un projet de coopération technique de trois ans financé par le PNUD concernant le recyclage dans des conditions de sûreté et de respect de l'environnement.

137. *Organisation maritime internationale.* Dans sa résolution 59/24, l'Assemblée générale s'est félicitée de l'adoption des directives de l'OMI sur le recyclage des navires [résolution A.962(23)] et a invité les États à suivre ces directives afin de réduire au minimum la pollution marine. À sa cinquante-deuxième session, le Comité de la protection du milieu marin a décidé que certaines parties des directives pourraient devenir obligatoires (document de l'OMI MEPC 52/24, sect. 3). Il a également décidé d'élaborer un système de notification pour les navires destinés au recyclage qui soit transparent et efficace, garantisse une application uniforme et le respect des données commercialement délicates, et facilite le contrôle et l'exécution de toutes les dispositions obligatoires qui pourraient être adoptées. Une première description du système a été élaborée afin de déterminer, d'une manière schématique, ce qui devrait être notifié, à qui et par qui (document de l'OMI

MEPC 52/WP.8). Le Comité de la protection du milieu marin a en outre décidé de remplacer les appendices 1, 2 et 3 actuels des directives par une « liste unique » qui donnerait des indications pour l'identification des matières potentiellement dangereuses à bord des navires et l'établissement des inventaires pertinents. Le Comité a également approuvé des directives pour l'élaboration d'un plan de recyclage du navire (document OMI MEPC/Circ.419). Afin d'aider les pays en développement à améliorer les niveaux de respect de l'environnement et de sécurité dans les opérations de recyclage des navires, le Comité a décidé que le recyclage des navires devrait être inclus à l'avenir dans les priorités thématiques du Programme intégré de coopération technique de l'OMI et il a invité le Comité de la coopération technique à examiner plus avant les dispositions à prendre pour établir un fonds international pour le recyclage des navires.

138. *Convention de Bâle*. La septième Conférence des Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination<sup>47</sup> a adopté la décision VII/26 sur la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires. Dans sa décision, la Conférence des Parties a noté qu'un navire peut être mis au rebut selon la définition de l'article II de la Convention de Bâle et qu'en même temps, il peut être considéré comme un navire en vertu d'autres règles internationales. À cet égard, la Conférence des Parties s'est rendu compte que les États peuvent avoir des obligations distinctes en tant que parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et aux conventions pertinentes de l'OMI, notamment leurs obligations en tant qu'État du pavillon, et en tant que parties à la Convention de Bâle, notamment leurs obligations en tant qu'État d'exportation, et elle a noté que les États devraient pouvoir remplir ces obligations d'une manière cohérente. À cet égard, la Conférence des Parties a invité le Groupe de travail conjoint OMI/OIT/Convention de Bâle à examiner la responsabilité des États du pavillon dans le contexte de la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires. En dernier lieu, les participants à la Conférence ont rappelé aux Parties qu'elles devaient assumer leurs obligations en vertu de la Convention de Bâle, en particulier leurs obligations concernant le consentement préalable en toute connaissance de cause, la réduction au minimum des mouvements transfrontières de déchets dangereux et les principes de gestion écologiquement rationnelle, et ils ont invité les États développés en particulier à encourager la création d'installations internes de recyclage. Ces décisions, qui ont été adoptées malgré l'opposition de certains États et d'une partie du secteur des transports maritimes, ont été prises à un moment où un grand nombre de pétroliers à coque simple doivent être recyclés<sup>48</sup>.

139. *Délaissement de navires*. La Conférence des Parties à la Convention de Bâle a adopté, pour la première fois, une décision sur le délaissement des navires (décision VII/27). Préoccupée par le fait que le délaissement de navires à terre ou dans des ports pourrait avoir des effets sur la santé humaine et l'environnement, la Conférence a invité les parties à communiquer au secrétariat de la Convention de Bâle des informations sur cette question en vue de les présenter, pour examen et suite à donner, au Groupe de travail à composition non limitée. Le secrétariat de la Convention de Bâle a également été prié de consulter l'OMI sur cette question.

140. *Groupe de travail conjoint OIT/OMI/Convention de Bâle sur la mise au rebut des navires*. Le Groupe de travail conjoint sur la mise au rebut des navires a tenu sa première réunion en février 2005 afin d'examiner les programmes de travail respectifs des organes pertinents de l'OIT, de l'OMI et de la Conférence des Parties

à la Convention de Bâle sur la question de la mise au rebut des navires, en vue d'éviter les doubles emplois des travaux et le chevauchement des rôles, des responsabilités et des compétences des trois organisations ainsi que de recenser les besoins supplémentaires. Il a également entrepris un premier examen des directives pertinentes élaborées par chacune des organisations et a examiné des mécanismes de promotion conjointe de leur application.

141. Les membres du Groupe ont convenu que les trois organisations devraient faire en sorte que la question du délaissement de navires à terre ou dans des ports soit couverte par un instrument international juridiquement contraignant. Il a également décidé que les trois organisations devraient être invitées à examiner un programme mondial de coopération technique concernant la mise au rebut des navires. En ce qui concerne la création d'un fonds pour le recyclage des navires, les membres du Groupe ont estimé que tous les efforts devraient être centrés sur la poursuite de l'examen par l'OMI de la proposition approuvée en principe par le Comité de la protection du milieu marin à sa cinquante-deuxième session.

## **6. Coopération régionale**

### **a) Programme du PNUE pour les mers régionales**

142. Le Programme pour les mers régionales continue à constituer un cadre institutionnel global pour la coopération régionale et mondiale sur les questions concernant les zones côtières, les océans et les mers. Le Programme couvre actuellement 17 régions, au moyen soit d'une convention régionale soit d'un plan d'action régional. Les orientations stratégiques pour les conventions et les plans d'action et pour le Bureau de coordination du Programme pour les mers régionales ont été examinées à nouveau lors de la sixième Réunion mondiale relative aux conventions et plans d'action concernant les mers régionales, qui s'est tenue à Istanbul (Turquie) du 30 novembre au 2 décembre 2004. Les participants à la Réunion mondiale ont identifié les mesures qui devaient être appliquées au cours de la période 2004-2007 afin de renforcer le Programme pour les mers régionales au niveau mondial, tout en continuant à exécuter les programmes d'action pour chaque mer régionale, comme cela avait été décidé par les organes directeurs. Les mesures prises par le Bureau de coordination à Nairobi comprennent l'établissement d'une base de données qui identifie les acteurs existants et les partenaires potentiels des programmes pour les mers régionales, afin d'échanger entre les différents programmes des informations sur les meilleures pratiques dans le domaine de la conservation et de la gestion de l'environnement marin et côtier; l'établissement de nouveaux partenariats (tels que le partenariat « White Water to Blue Water » dans les Caraïbes) et la constitution d'un nouveau centre d'information sur le Web. En outre, un mémorandum d'accord a été signé par la Commission océanographique intergouvernementale (COI) de l'UNESCO et le PNUE afin d'établir un cadre pour la collaboration entre le Système mondial d'observation des océans et le Programme pour les mers régionales.

143. Au niveau régional, le Plan d'action du Pacifique du Nord-Ouest a marqué son dixième anniversaire avec l'ouverture d'une Unité régionale de coordination coparrainée à Toyama (Japon) et Busan (République de Corée). Les États membres du Plan d'action ont signé le mémorandum d'accord concernant le plan régional d'intervention d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures, qui est un jalon pour la protection du milieu marin commun dans la région et servira de base pour la

coopération entre le pays touché et ses voisins en cas de situation d'urgence créée par un déversement majeur d'hydrocarbures. Dans la région de la mer Méditerranée, la Convention de Barcelone, telle que modifiée, est entrée en vigueur en juin 2004, sa portée ayant été élargie pour traiter du développement durable et de la conservation de la diversité biologique. L'Organisation régionale pour la protection de la mer Rouge et du golfe d'Aden (PERSGA), avec l'assistance du Laboratoire pour les études sur le milieu marin de l'AIEA, a examiné les activités de surveillance et d'évaluation en cours dans la région. Sur la base de cet examen, la PERSGA a élaboré son programme régional de surveillance de l'environnement. Afin d'exécuter ce programme, et en utilisant une approche par phases, la PERSGA a lancé en juillet 2004 un programme de renforcement des capacités d'une durée d'un an.

## b) Arctique

144. Selon le rapport intitulé « Impacts of a Warming Arctic<sup>49</sup> », le climat de l'Arctique s'est réchauffé rapidement, à un rythme qui est presque le double de celui du reste du monde au cours des deux dernières décennies. Cela est mis en évidence par des phénomènes généralisés tels que la fonte des glaciers et de la banquise, la disparition du permagel et le raccourcissement de la saison des neiges. Le rapport, publié en novembre 2004, présente une synthèse des principales conclusions de l'Évaluation de l'impact du changement climatique dans l'Arctique, une étude réalisée pour le compte du Conseil de l'Arctique et du Comité international des sciences de l'Arctique (une organisation scientifique internationale dont les membres sont nommés par les académies des sciences de 18 pays). Point culminant d'une étude scientifique sans précédent de la région menée pendant quatre ans par une équipe internationale de 300 scientifiques, le rapport indique qu'au moins la moitié de la banquise d'été dans l'Arctique devrait disparaître d'ici à la fin du siècle, ainsi qu'une partie importante de la calotte glaciaire du Groenland, étant donné qu'on prévoit un réchauffement supplémentaire dans la région allant de 4 à 7 degrés centigrades d'ici à 2100.

145. Il est prévu que les effets d'un réchauffement de l'Arctique sur les systèmes naturels et la société de la région seront multiples. Étant donné que les océans représentent plus de la moitié de la région arctique, les variations climatiques auront un impact important sur les milieux marins et les activités liées à la mer. Les conséquences seraient notamment une élévation du niveau de la mer; des modifications de la salinité de l'océan, qui pourraient avoir des effets importants sur le climat régional; le déclin ou l'extinction d'espèces marines en raison de la perte d'habitat; une expansion des transports maritimes; et une amélioration de certaines pêcheries arctiques importantes accompagnée par un déclin d'autres pêcheries. Il est également prévu que le changement climatique aura des effets en dehors de l'Arctique, tels qu'une élévation mondiale du niveau de la mer et une intensification du réchauffement de la planète. L'Arctique fournit au reste du monde des ressources naturelles qui seront probablement affectées par le changement climatique. Dans le rapport sur l'Évaluation de l'impact du changement climatique dans l'Arctique et d'autres études<sup>50</sup>, il est indiqué qu'en plus du changement climatique, de nombreux autres facteurs de stress causés par les activités humaines ont des effets sur la vie dans l'Arctique, notamment la pollution, la pêche excessive, et l'augmentation des niveaux de rayonnements ultraviolets due à l'appauvrissement de la couche d'ozone et à la modification de l'habitat.

146. À la quatrième réunion ministérielle du Conseil de l'Arctique, tenue à Reykjavik en novembre 2004, les ministres ont publié une déclaration<sup>51</sup> dans laquelle ils ont noté avec préoccupation les conclusions et les impacts mis en évidence par l'Évaluation de l'impact du changement climatique dans l'Arctique. Les ministres ont reconnu que ces conclusions, ainsi que l'évaluation scientifique sous-jacente, contribueraient à informer les gouvernements lorsqu'ils appliquent et examinent à l'avenir des politiques concernant les changements climatiques mondiaux. Ils ont souligné l'importance de la coopération circumpolaire et internationale pour relever les défis circumpolaires; ils ont demandé au Groupe de travail sur la protection du milieu marin de l'Arctique d'effectuer une évaluation globale des transports maritimes dans l'Arctique; ils ont reconnu qu'il était évident que de nombreux changements environnementaux mondiaux avaient des effets importants sur les ressources biologiques de l'Arctique, l'environnement de l'Arctique et ses résidents; et ils ont noté que la conservation de la diversité biologique était nécessaire pour parvenir au développement durable dans la région.

**c) Antarctique**

147. L'environnement unique de l'Antarctique continue à être menacé par le réchauffement rapide de l'atmosphère, l'appauvrissement de la couche d'ozone, et l'accroissement des activités de pêche et de tourisme. Selon des études récentes, la péninsule Antarctique est l'une des zones de la planète où le réchauffement est le plus rapide, les températures annuelles ayant augmenté d'environ 2,5 degrés centigrades au cours des 50 dernières années. Ces conditions plus chaudes auraient entraîné une expansion de la colonisation par les plantes dans certaines zones et un recul de la banquise, qui pourrait être responsable d'une baisse considérable du volume de krill dans l'Antarctique. Étant donné que le krill est au cœur de la chaîne alimentaire, les baleines, les phoques, les poissons et les pingouins pourraient être menacés de pénuries alimentaires dans l'océan Austral à la suite de ce déclin des stocks de krill<sup>52</sup>. La désintégration des banquises et la fonte des glaciers<sup>53</sup> dues au réchauffement de la région pourraient également entraîner une élévation du niveau de la mer<sup>54</sup>.

148. La vingt-septième réunion consultative des parties au Traité sur l'Antarctique a approuvé les directives pour les navires exploités dans les eaux arctiques et antarctiques couvertes de glace [décision 4 (2004)] et les a transmises à l'OMI en lui demandant de les examiner le plus tôt possible. Les directives contiennent des dispositions relatives à la construction, à l'équipement et à l'exploitation, ainsi que des dispositions concernant la protection de l'environnement et la maîtrise des avaries. Les participants à la réunion ont également adopté la mesure 4 (2004) et la résolution 4 (2004), qui recommandent que les gouvernements exigent que les entités placées sous leur juridiction qui organisent ou mènent des activités touristiques ou d'autres activités non gouvernementales en Antarctique aient des plans appropriés pour les situations d'urgence et des dispositifs suffisants en matière de santé et de sécurité, de recherche et de sauvetage et de soins médicaux, ainsi qu'une assurance de couverture suffisante, avant d'entreprendre de telles activités; et la résolution 1 (2004) sur l'amélioration de la prévention de la pollution marine causée par les activités de pêche.



## B. Diversité biologique marine

149. Ces dernières années, la question de la conservation et de l'utilisation durable des écosystèmes marins et de la biodiversité marine ont fait l'objet des travaux de plusieurs instances. En 2003, l'Assemblée générale des Nations Unies s'est particulièrement intéressée à la protection des écosystèmes marins vulnérables au sens large, tandis qu'en 2004 la conservation et la gestion de la biodiversité dans les zones situées au-delà de la juridiction nationale ont été au centre de l'attention. Au paragraphe 73 de sa résolution 59/24, l'Assemblée générale a décidé de créer un 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 diversité biologique marine dans les zones situées au-delà de la juridiction nationale. Afin de faciliter l'établissement de l'ordre du jour du groupe de travail, l'Assemblée a en outre prié le Secrétaire général d'établir un rapport sur un certain nombre de questions mentionnées au paragraphe 73. Le rapport du groupe de travail sera publié sous forme d'additif au présent rapport.

### Convention sur la diversité biologique

150. À sa septième session, tenue à Kuala Lumpur en février 2004, la Conférence des États parties à la Convention sur la diversité biologique a adopté dans sa décision VII/5 un programme de travail détaillé sur la diversité biologique marine et côtière, dont certains éléments concernent la gestion intégrée des zones marines et côtières; les ressources biologiques marines et côtières; les zones marines et côtières protégées; la mariculture; et les espèces allogènes envahissantes<sup>55</sup>.

151. À sa dixième session, tenue à Bangkok en février 2005, l'organe subsidiaire de la Convention chargé de donner des avis dans les domaines scientifique, technique et technologique a examiné pour le Programme de travail sur la diversité biologique marine et côtière un projet d'objectifs mondiaux axés sur les résultats. Le projet d'objectifs, comme la Conférence des parties l'a demandé dans la résolution VII/30, indique comment l'objectif de la Convention consistant à réduire de manière significative d'ici à 2010 le taux actuel de perte de la biodiversité peut être atteint pour les océans et les côtes<sup>56</sup>. L'organe subsidiaire a recommandé que la Conférence des parties, à sa huitième session qui se tiendra en 2006, approuve l'intégration de ces objectifs dans le programme de travail sur la diversité biologique marine et côtière (recommandation X/4) et adopte un nouveau programme de travail sur la diversité biologique des îles élaboré avec le concours du groupe technique ad hoc d'experts. Le nouveau programme de travail contient des objectifs, des cibles mondiales, des calendriers et des mesures prioritaires spécifiques pour les îles; il figure dans l'annexe de la recommandation X/1<sup>57</sup>.

152. Le Groupe de travail à composition non limitée sur les zones protégées, créé par la décision VII/28 afin, notamment, d'étudier les possibilités de coopération pour la création d'aires maritimes protégées au-delà de la juridiction nationale, tiendra sa première réunion à Montecatini (Italie) en juin 2005. Deux documents de fond seront présentés au groupe de travail: une analyse scientifique de la biodiversité en haute mer et une analyse juridique des instruments juridiques nationaux et régionaux existants, y compris du point de vue des possibilités de coopération pour la création d'aires maritimes protégées situées au-delà de la juridiction nationale.

### **Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvage menacées d'extinction**

153. À sa treizième session, tenue à Bangkok en octobre 2004, la Conférence des parties à la Convention a décidé d'inscrire le grand requin blanc et le Napoléon (*Cheilinus undilatus*), deux poissons d'une grande valeur commerciale, sur la liste de l'appendice 2 de la Convention. Cela signifie que ces poissons ne peuvent être commercialisés qu'avec un permis. Une autre espèce marine, le dauphin de l'Irrawaddy, a été transférée de l'appendice II à l'appendice I, qui interdit toute commercialisation<sup>58</sup>. Une proposition tendant à déclasser le petit rorqual a été rejetée. La Conférence des parties a également adopté une décision sur le commerce des espèces allogènes envahissantes (résolution 13.10 de la Conférence). À l'issue de la réunion, le Secrétaire général de la Convention a noté que ces dernières années, la Convention avait commencé à inscrire sur ses listes des espèces de poisson présentant un intérêt commercial, ce qui donnait à penser que les gouvernements considéraient que la Convention pourrait contribuer à la réalisation de l'objectif du Sommet mondial sur le développement durable, consistant à ramener, d'ici à 2015, les stocks de poissons à des niveaux soutenables<sup>59</sup>.

### **Coraux**

154. Les récifs coralliens et les écosystèmes qui y sont associés sont des trésors précieux pour l'humanité. Ils sont le support des communautés marines les plus diverses et des paysages marins les plus beaux de la planète, offrent des structures à l'épreuve des vagues et fournissent des ressources pour les communautés locales, la pêche et le tourisme. Cependant, les récifs coralliens et les écosystèmes qui y sont associés sont aujourd'hui menacés de disparition. En effet, la surexploitation des zones de pêche, l'aménagement de la zone littorale, y compris le drainage et le remblayage, et le ruissellement terrestre, ainsi que le changement climatique, se combinent pour soumettre les récifs coralliens à de redoutables pressions qui se traduisent par un lessivage intensif et une forte mortalité corallienne<sup>60</sup>. Le rapport intitulé « L'état des récifs coralliens dans le monde : 2004 » fait le point des principales menaces auxquelles sont exposés les récifs coralliens et formule un certain nombre de recommandations pour la conservation de la ressource et sa bonne gestion<sup>61</sup>.

155. La vulnérabilité des écosystèmes coralliens profonds en eau froide devient un important aspect des travaux sur les récifs coralliens. Le Groupe des récifs coralliens du PNUE, en partenariat avec l'Irlande, la Norvège, le Royaume-Uni et le WWF (l'ancien World Wildlife Fund), a établi un rapport détaillé et à jour intitulé : « Cold-water coral reefs, out of sight – no longer out of mind<sup>62</sup> ».

156. L'Initiative internationale des récifs de corail (ICRI) a décidé, lors de la deuxième Réunion générale de son secrétariat Royaume-Uni/Seychelles, d'inclure dans son domaine de compétence les problèmes des coraux profonds. Un projet de programme de travail de l'Initiative sur les coraux profonds sera présenté pour adoption à la prochaine réunion générale. La réunion marquera le dixième anniversaire de l'Initiative internationale des récifs de corail. À partir de juillet 2005, le secrétariat de l'Initiative sera accueilli conjointement par les Gouvernements du Japon et des Palaos.

### **Pollution sonore anthropique**

157. La pollution sonore anthropique sous-marine des océans retient de plus en plus l'attention d'instances internationales comme la Commission baleinière internationale<sup>63</sup>, le Parlement européen<sup>64</sup> et le troisième Congrès mondial pour la conservation de la nature, organisé par l'Union internationale pour la conservation de la nature et des ressources naturelles<sup>65</sup>. Dans le rapport sur les travaux de la cinquième Réunion du processus consultatif officiel des Nations Unies ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer, la pollution acoustique figure parmi les questions qui pourraient faire l'objet de travaux futurs de l'Assemblée générale.

## **C. Changements climatiques**

### **Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques**

158. La dixième session anniversaire de la Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, tenue en décembre 2004, a adopté le Programme de travail de Buenos Aires sur les mesures d'adaptation et d'intervention (décision 1CP.10). Le Programme comporte de nouvelles évaluations scientifiques des vulnérabilités et des adaptations possibles, un appui aux plans d'action nationaux sur l'adaptation des pays les moins avancés, de nouveaux ateliers et des documents techniques sur différents aspects des risques et des mesures d'adaptation en rapport avec les changements climatiques, ainsi que la fourniture d'un appui pour la prise en compte des mesures d'adaptation dans la planification en vue du développement durable. La Conférence des parties a demandé au secrétariat de la Convention d'organiser en mai 2005 un séminaire d'experts gouvernementaux qui encouragerait des échanges informels sur : a) les mesures liées à l'atténuation des effets et à l'adaptation, afin d'aider les parties à poursuivre l'étude de modes de réaction efficaces et appropriés aux changements climatiques; et b) sur les politiques et les mesures adoptées par leurs gouvernements respectifs pour appuyer la mise en œuvre des engagements qu'ils ont souscrits en vertu de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et du Protocole de Kyoto. D'autres décisions importantes concernaient l'évolution rapide du marché du carbone où les droits et crédits afférents à des projets visant à réduire les émissions de carbone peuvent être achetés et vendus. Au 1<sup>er</sup> janvier 2005, l'achat et la vente de droits d'émission étaient devenus une réalité pour 12 000 sociétés de l'Union européenne.

### **Protocole de Kyoto de 1997 à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques**

159. Le 18 novembre 2004, la Fédération de Russie a ratifié le Protocole, qui est ainsi entré en vigueur le 16 février 2005. Le Protocole de Kyoto ajoute des prescriptions détaillées aux principes généraux établis dans la Convention-cadre en imposant aux parties visées à l'Annexe I des objectifs juridiquement contraignants en ce qui concerne la limitation ou la réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre. Les objectifs individuels fixés dans l'annexe B du Protocole de Kyoto pour les parties visées à l'annexe I représentent au total une réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 5 % pour ces pays par rapport aux niveaux de 1990 pour la période d'engagement 2008-2012.

## D. Petits États insulaires en développement

160. Les petits États insulaires en développement sont parmi les plus vulnérables de la planète vu l'intensité et la fréquence des catastrophes naturelles et écologiques auxquelles ils sont exposés, qui ont un impact démesuré sur leur économie, leur tissu social et leur environnement. Les conséquences tragiques du séisme et du tsunami qui ont ravagé la région de l'océan Indien en décembre 2004, et les récents épisodes d'ouragans, de cyclones et de typhons qui ont frappé les Caraïbes et le Pacifique donnent une idée de leur vulnérabilité. Les petits États insulaires en développement ont entrepris de renforcer leurs structures nationales respectives pour une gestion plus efficace des catastrophes et sont résolus, avec l'appui nécessaire de la communauté internationale, à aller de l'avant sur la voie d'un développement durable et à améliorer les conditions de vie de leurs populations<sup>66</sup>. Ce contexte général souligne l'importance de la Réunion internationale chargée d'examiner la mise en œuvre du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement, tenue à Port-Louis (Maurice) du 10 au 14 janvier 2005, essentiellement pour examiner le Programme d'action de la Barbade et pour rechercher des moyens d'améliorer la situation de 51 petits États insulaires en développement de diverses régions du monde. La Réunion a adopté à l'unanimité une stratégie proactive, la Stratégie de Maurice, pour la poursuite de la mise en œuvre du Programme d'action, et une déclaration politique, la Déclaration de Maurice.

161. Le principal document issu de la Réunion, la Stratégie de Maurice pour la poursuite de la mise en œuvre du Programme d'action de la Barbade, souligne que les petits États insulaires en développement sont déjà gravement touchés par les effets néfastes des changements climatiques, que les changements climatiques peuvent menacer jusqu'à leur existence même et que l'adaptation aux effets défavorables des changements climatiques et à la montée du niveau des mers reste pour eux une priorité majeure.

162. La Stratégie note que les petits États insulaires en développement se définissent par des liens historiques, culturels et économiques avec les mers et les océans et le milieu marin. Ces pays restent fortement tributaires de leurs ressources marines, en particulier pour assurer des moyens de subsistance durables à leurs communautés côtières. Depuis l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les petits États insulaires en développement ont intégré la gestion de leurs ressources côtières et marines dans des stratégies plus larges de gestion des océans, mais la mise en œuvre de la Convention continue de se heurter à des difficultés financières et au manque de moyens. La Stratégie reconnaît qu'il est essentiel que les petits États insulaires en développement placent en tête de leurs priorités, à tous les niveaux, les problèmes de la mer et des océans, y compris la question des pêches. Elle souligne que de nouvelles mesures sont nécessaires, avec l'appui indispensable de la communauté internationale, pour permettre aux petits États insulaires en développement d'achever le tracé de leurs frontières maritimes; de soumettre leurs éventuelles réclamations à la Commission des limites du plateau continental; et de poursuivre l'évaluation des ressources biologiques et non biologiques dans la zone de leur juridiction nationale.

163. La Stratégie reconnaît également que des mesures sont nécessaires pour donner aux petits États insulaires en développement les moyens techniques et financiers : a) d'assurer un suivi et un contrôle efficaces des navires de pêche, y

compris par les États du pavillon qui sont des petits États insulaires en développement, une bonne communication de l'information et le respect des règlements par ces navires, afin de poursuivre l'application des plans d'action internationaux visant à prévenir, décourager et éliminer la pêche illicite non déclarée et non réglementée et de gérer la capacité; b) de renforcer ou mettre en place des mécanismes nationaux et régionaux de gestion durable et responsable des pêches, compatibles avec le Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable; c) d'appliquer intégralement les systèmes de surveillance et de contrôle; d) d'analyser et évaluer l'état des ressources halieutiques; e) si ce n'est pas déjà fait, d'envisager de devenir partie à l'Accord de l'ONU sur les stocks de poissons et à l'Accord de la FAO visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion, ainsi qu'aux accords régionaux pertinents sur la conservation et la gestion des zones de pêche; et f) de mettre en place ou renforcer l'infrastructure et les dispositifs législatifs et réglementaires dont dépend l'observation, l'exécution et le respect de leurs obligations au regard du droit international. En attendant l'adoption de mesures sur ce dernier point, les petits États insulaires en développement sont encouragés à envisager de refuser à de nouveaux navires le droit de battre leur pavillon, de suspendre leur registre ou de ne pas ouvrir de registre.

164. La Stratégie déclare également que les petits États insulaires en développement s'emploieront à adopter des politiques intégrées et des modes de gestion rationnels, par exemple en créant des zones marines protégées, conformes aux accords internationaux pertinents, et développeront leur capacité nationale de surveiller, protéger et gérer de manière durable les récifs coralliens et les écosystèmes qui y sont associés, en tenant compte du Programme d'action sur la diversité biologique, côtière et marine (voir par. 150 ci-dessus) adopté à la septième Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique. Les petits États insulaires en développement devraient s'attaquer à titre prioritaire à l'impact de l'aménagement du littoral, du tourisme côtier, des pratiques de pêche intensives et destructrices, de la pollution, ainsi que du commerce clandestin et illégal de coraux sur la santé future des récifs coralliens. Pour faciliter ces initiatives, la communauté internationale devrait apporter un appui aux programmes de la Commission océanographique internationale relatifs aux sciences de la mer présentant un intérêt particulier pour les petits États insulaires en développement. Les petits États insulaires en développement et les partenaires de développement devraient appliquer intégralement le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin, en prenant avec le PNUE des initiatives spécifiques tenant compte de leurs vulnérabilités.

165. La Stratégie reconnaît les progrès réalisés par les petits États insulaires en développement en ce qui concerne la planification et l'application de politiques, de programmes et de stratégies de gestion des déchets, mais constate que la plupart d'entre eux éprouvent de graves difficultés financières et techniques pour s'attaquer aux problèmes de gestion dans ce domaine. Il y est dit que les débris marins, les eaux de déballastage, les épaves constituant un risque pour l'environnement en raison de possibilités de fuite, et d'autres types de déchets sont une menace pour l'intégrité écologique des petits États insulaires en développement.

166. À la suite de la Réunion internationale de Maurice, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture va organiser une conférence spéciale des ministres de l'agriculture des petits États insulaires en développement, qui se tiendra

à Rome, lors de la Conférence de la FAO, du 19 au 26 novembre 2005 pour examiner la Stratégie de Maurice. Aux termes de la Stratégie, la conférence spéciale de la FAO est instamment priée d'envisager d'approuver des mesures prioritaires propres à accroître la contribution de l'agriculture, des forêts et de la pêche aux politiques de développement durable des petits États insulaires en développement.

#### **Programme des mers régionales du PNUE**

167. Le Programme des mers régionales et le Programme d'action mondial ont élaboré une publication consacrée au PNUE et aux petits États insulaires en développement, et intitulée *Le PNUE et les petits États insulaires en développement : 1994/2004 et perspectives futures*, dans le cadre du processus préparatoire de la Réunion internationale de Maurice. Dans le contexte de l'appui fourni par le PNUE aux petits États insulaires en développement, au Programme pour l'environnement de la région du Pacifique Sud et au secrétariat de la Convention de Bâle, le Programme des mers régionales a aidé le secrétariat de la Convention de Bâle à rédiger un document, qui a été présenté à la Réunion internationale de Maurice sous le titre « Éléments préliminaires pour l'élaboration d'une stratégie intégrée de gestion des déchets pour les États insulaires du Pacifique ».

## **X. Thèmes prioritaires pour la sixième réunion du Processus consultatif**

### **A. Les pêches et leur contribution au développement durable<sup>67</sup>**

#### **1. Le rôle des pêches dans le développement durable**

##### **a) Considérations générales**

168. Le rapport de 1987 de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (la Commission Bruntland) définit le développement durable comme un « développement qui permet aux générations actuelles de satisfaire leurs besoins sans pour autant compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs<sup>68</sup> ». D'après la FAO, le développement durable se définit comme suit : « Pour un développement durable, il faut aménager et conserver les ressources naturelles et orienter les changements techniques et institutionnels de manière à satisfaire les besoins des générations actuelles et futures. Dans les secteurs de l'agriculture, des forêts et des pêches, il s'agit de conserver les terres, les eaux et le patrimoine génétique et d'utiliser des moyens sans danger pour l'environnement, techniquement bien adaptés, économiquement viables et socialement acceptables<sup>69</sup>. »

169. Il est généralement admis que le développement durable comporte quatre dimensions essentielles : économique, environnementale, sociale et institutionnelle. L'application du concept de développement durable implique la prise en compte des problèmes économiques, sociaux et environnementaux à tous les niveaux du processus décisionnel et de l'élaboration des politiques, y compris par les responsables des secteurs économiques et d'activités publiques traditionnelles comme la planification économique, l'agriculture, la santé, l'énergie, l'eau, les ressources naturelles, l'industrie, l'éducation et l'environnement. Les grands objectifs du développement durable, en tant que concept axé sur le facteur humain,

doivent être le progrès (l'amélioration de la qualité de vie), la justice, la durabilité, la stabilité et la résilience<sup>70</sup>.

170. Lorsqu'elle a défini d'un commun accord les objectifs énoncés dans la Déclaration du Millénaire, la communauté internationale s'est engagée à faire un effort soutenu pour combattre la pauvreté. Tout en réaffirmant que l'élimination de la pauvreté est le plus grand défi auquel la communauté mondiale se trouve aujourd'hui confrontée, le Sommet mondial pour le développement durable a également reconnu que les océans et les zones côtières sont d'une importance critique pour la sécurité alimentaire mondiale et a défini de nouveaux objectifs ambitieux pour la gestion des ressources et pour les pêches. Les pêches, y compris l'aquaculture, jouent un rôle économique important et contribuent au développement durable de beaucoup de pays, car ce sont là, pour les générations actuelles, des moyens d'accéder à la nourriture, à l'emploi, aux loisirs et au commerce sans compromettre l'aptitude des générations futures à répondre à leurs propres besoins.

171. Pour que le secteur de la pêche puisse contribuer au développement durable, il faut qu'il soit lui-même géré d'une manière durable. La gestion des pêches devrait promouvoir le maintien de la qualité, de la diversité et de la disponibilité des ressources halieutiques, en quantités suffisantes pour les générations présentes et futures dans une optique de sécurité alimentaire, de réduction de la pauvreté et de développement durable. Les mesures de gestion devraient garantir la conservation non seulement des espèces cibles mais aussi d'espèces appartenant au même écosystème ou associées aux espèces cibles ou tributaires de ces espèces. La gestion des pêches devrait également tenir compte des besoins économiques, sociaux et culturels des communautés tributaires de la pêche, ainsi que de la nécessité pour les pays en développement de maintenir le niveau des recettes commerciales nécessaire pour leur développement.

172. En 1984, la Conférence mondiale de la FAO sur la gestion des pêches est convenue d'une Stratégie de gestion et de développement des pêches<sup>71</sup>, dans laquelle était recommandée l'adoption de plans de développement de la pêche, en ce qui concerne non seulement la récolte, le traitement, la commercialisation, le service et la fourniture d'équipements, mais aussi le renforcement de l'infrastructure, de la technologie et le perfectionnement des ressources humaines, afin de permettre aux pays en développement de mieux exploiter leurs fonds de pêche, d'accroître la valeur ajoutée à l'économie et d'améliorer les possibilités d'emploi. La stratégie soulignait qu'il est important que tous les intervenants participant au secteur de la pêche comprennent l'intérêt social des pêches comme source de nourriture, d'emploi et de profit, et utilisent en conséquence des méthodes et des procédés de pêche qui n'aient pas pour effet d'épuiser les ressources ou de mettre les écosystèmes en danger. La stratégie reconnaissait le rôle et les besoins particuliers des communautés pratiquant la pêche artisanale, la pêche rurale et l'aquaculture et recommandait d'accorder la priorité aux politiques de développement des pêches.

**b) Contribution des pêches à la réduction de la pauvreté et à la sécurité alimentaire<sup>72</sup>**

173. En 2000, l'emploi mondial dans le secteur de la pêche par capture et de l'aquaculture était estimé à 35 millions de personnes, et la pêche était la source de revenus de 200 millions de personnes dans le monde, d'après les estimations. Le nombre des pêcheurs a progressé de 2,2 % par an en moyenne depuis 1990, et les

effectifs de l'aquaculture ont augmenté à un taux annuel moyen de 7 %. Environ 97 % des travailleurs du secteur de la pêche vivent et travaillent dans des pays en développement. La majorité d'entre eux vivent en Asie (85 %) et en Afrique (7 %), mais ils sont beaucoup moins nombreux en Europe, en Amérique du Nord et en Amérique du Sud et Centrale (2 % environ pour chaque région)<sup>73</sup>.

174. Indépendamment de son intérêt commercial, la principale contribution du secteur de la pêche, en particulier de la pêche artisanale et de l'aquaculture, au développement durable, est sa contribution à la réduction de la pauvreté et à la sécurité alimentaire, en particulier dans les zones côtières isolées. Une des caractéristiques essentielles de la pêche artisanale, c'est le recours à des techniques de récolte, de traitement et de distribution à forte intensité de main-d'œuvre pour la mise en valeur de la ressource halieutique. Les entreprises concernées peuvent se situer à des niveaux d'organisation très différents – exploitants indépendants, travaillant seuls et à leur compte, microentreprises du secteur informel, entreprises du secteur formel – mais toutes sont une source d'emploi et de revenus pour de nombreux membres des communautés côtières et rurales, dont la plupart sont des pauvres.

175. Les pêcheurs des pays en développement gagnent généralement leur vie par la pêche ou la pisciculture à petite échelle, artisanale ou de subsistance. Il est d'usage que les hommes pêchent et que les femmes traitent et vendent les poissons, mais parfois elles pratiquent la pêche côtière tandis que les hommes vendent et distribuent les poissons. La pêche ou la pisciculture se font aussi souvent à côté d'autres activités économiques familiales, dont l'agriculture et le petit commerce. Cette diversité, outre qu'elle aide à tolérer les fluctuations saisonnières des ressources halieutiques, assure contre les risques de baisse de la production dans telle ou telle activité. L'importance socioéconomique de ces activités, souvent difficile à mesurer, est indéniable quant à leur contribution à la production et aux revenus mais aussi à la sécurité alimentaire des collectivités en cause.

176. Dans les collectivités littorales, la pêche crée des activités auxiliaires. Elle engendre souvent d'importants effets multiplicateurs indirects par les interactions intrasectorielles (par exemple entre la pêche de capture et d'autres activités, comme la fabrication et la réparation des filets, ou entre la pêche et l'aquaculture par la fourniture de farine de poisson) et intersectorielles (par exemple entre la foresterie et la pêche par la fourniture de bois pour construire des bateaux ou entre l'agriculture et l'aquaculture par la fourniture d'aliments pour les poissons). De plus, l'infrastructure qu'elle exige (routes de desserte, appontements et abris littoraux, étangs de rétention) favorise les progrès économiques d'autres secteurs comme le tourisme ou l'agriculture.

177. Outre qu'elle fournit des emplois, la pêcherie est jugée indispensable à la sécurité alimentaire dans de nombreux pays, notamment à faible revenu et à déficit vivrier. Comme le Sommet mondial de l'alimentation (FAO) l'a dit en 1996, « la sécurité alimentaire existe lorsque tous les êtres humains ont, à tout moment, un accès physique et économique à une nourriture suffisante, saine et nutritive leur permettant de satisfaire leurs besoins énergétiques et leurs préférences alimentaires pour mener une vie saine et active<sup>74</sup> ». La pêche y contribue en augmentant l'offre et la consommation de nourriture (poissons consommés); en supplantant à d'autres aliments (continuité de l'offre); et en engendrant des revenus pour l'achat d'aliments (poissons vendus).



178. La petite pêche exploite une source renouvelable d'aliments qui fournit des protéines animales, des huiles de poisson et des micronutriments essentiels comme le calcium, l'iode et certaines vitamines. Environ 17 % des protéines animales pour la consommation humaine mondiale viennent de la pêche et, dans de nombreux pays en développement, surtout dans la région d'Asie, cette part dépasse 50 %<sup>75</sup>. Les poissons sont devenus la principale source de protéines pour 950 millions de personnes et constituent une partie importante de l'alimentation d'un nombre encore plus grand; mondialement, les humains mangent plus de poisson que tout autre type de protéines animales<sup>76</sup>.

179. Vu la nature périssable des produits halieutiques, ceux de la petite pêche sont consommés localement et traités sous des formes qui ne périssent pas facilement. Qu'elles aient lieu à temps plein ou partiel ou même saisonnièrement, les activités de la petite pêche visent souvent à fournir des poissons et des produits connexes aux marchés local et national et à la consommation de subsistance. Mais la production destinée à l'exportation a augmenté depuis 10 ans grâce à l'intégration et à la mondialisation accrues des marchés.

180. S'agissant notamment des pays à faible revenu et à déficit vivrier, l'aquaculture s'est naturellement intégrée à l'agriculture et constitue une stratégie réaliste pour augmenter à bon compte la sécurité alimentaire en fournissant aux pêcheurs et aux agriculteurs les moyens de combler le fossé alimentaire qui sépare les semailles de la récolte. Dans ces pays, le poisson est un produit alimentaire connu et souvent consommé et échangé, même dans les collectivités les plus pauvres, ainsi qu'une importante source de revenus.

181. Par les échanges locaux, les pêcheurs et les pisciculteurs des pays en développement améliorent la sécurité alimentaire non seulement de leur famille mais aussi de celles dont les membres ne pêchent ni n'élèvent de poissons<sup>77</sup>. De plus, les caractéristiques agroécologiques défavorables de bien des terres littorales donnent à la pêche un rôle de sécurité important lorsque la production agricole ou les moyens de subsistance des collectivités qui ne pêchent pas sont menacés. Il est donc important que les collectivités de pêcheurs aient un accès sûr aux ressources halieutiques et les gèrent prudemment.

### **c) Contribution de la pêche au commerce mondial**

182. Le rôle de la pêche dans le commerce international est important. L'exportation de ses produits rapporte beaucoup aux pays tant développés qu'en développement. On estime que les échanges mondiaux de poissons et de produits de la pêche ont eu en 2000 une valeur à l'exportation de 55,2 milliards de dollars. Dans certains pays, les exportations de poisson sont un facteur essentiel de rentrées de devises, souvent dépassant de loin tous les autres produits agricoles. Dans de nombreux pays, Elles sont essentielles à l'économie. Ces échanges ont une importance particulière pour les pays en développement. Ils représentent plus des deux tiers de la valeur totale des produits de base échangés dans des pays comme les Seychelles et l'excédent commercial dû aux produits de la pêche est important en Amérique du Sud, en Afrique, en Chine et en Océanie. Leur exportation nette par les pays en développement est passée de 10 à 18 milliards de dollars entre 1990 et 2000<sup>78</sup>. Pour de nombreux pays en développement littoraux, les droits payés par les flottes de pêche étrangères et les accords d'accès conclus avec d'autres nations sont

aussi une source de devises. Autre aspect important du commerce international de la pêche : la part grandissante des produits aquacoles.

183. Les pays développés représentent plus de 80 % de la valeur des importations de produits de la pêche. Avec environ 26 % du total mondial, le Japon en est le plus grand importateur et les poissons constituent 4 % de ses échanges totaux de marchandises. Au deuxième rang des importateurs de produits de la pêche, viennent les États-Unis qui en sont aussi le quatrième exportateur. Les États de l'Union européenne dépendent aussi de l'importation pour s'alimenter en poissons, l'Espagne en étant le troisième importateur mondial<sup>79</sup>. Mais si le commerce international des poissons peut être fort rémunérateur pour les pays en cause, il peut aussi donner lieu à des problèmes sociaux et écologiques. La demande étrangère croissante de produits de la pêche peut, par exemple, aggraver la tendance à pêcher abusivement ou à trop investir dans les moyens de pêche, ce qui peut causer la surpêche et l'amenuisement des ressources halieutiques.

## **2. Cadre juridique et politique pour accroître la contribution de la pêche au développement durable**

184. Vu l'importance de la pêche pour assurer la sécurité alimentaire du monde, atteindre les objectifs économiques et sociaux nationaux et assurer le bien-être et les moyens de subsistance des individus et des familles qui y participent, la communauté internationale a adopté au cours des années plusieurs instruments internationaux pour pérenniser les pêcheries mondiales. Certains créent des droits et des obligations généralement applicables s'agissant des ressources halieutiques, dans les zones maritimes du ressort national et en haute mer, tandis que d'autres établissent des régimes de conservation et de gestion de pêcheries spécifiques. Obligatoires ou non, ces instruments visent à assurer la conservation et la pérennité de la faune et de la flore marines, y compris les ressources halieutiques.

185. Ces dernières années, le concept de la démarche fondée sur le principe de précaution<sup>80</sup> et d'une approche écosystémique visant à améliorer la gouvernance des océans et de leurs ressources a été largement reconnu. De plus en plus, l'adoption de zones marines protégées est préconisée comme un important moyen de conservation et de gestion halieutique. Les instruments récents recommandent le renforcement des responsabilités des États pour les navires qui battent leur pavillon et pêchent en haute mer; dans certains cas, ces instruments prévoient que d'autres États pourront intervenir en haute mer pour remédier à la carence d'un État du pavillon ainsi que des mesures qu'un État du port pourra prendre pour faire obéir aux mesures internationales de conservation et de gestion. D'ailleurs, beaucoup de mesures de conservation et de gestion pour appliquer les instruments mondiaux sur la pêche ont été convenues entre parties intéressées par le biais d'organisations régionales de gestion de la pêche pour assurer, aux niveaux sous-régional et régional, la conservation et la gestion d'espèces ou de stocks spécifiques. Des orientations nationales soulignant l'importance de la pêche pour le développement durable ont aussi été données dans plusieurs pays.

### **a) Instruments mondiaux pour la conservation et l'emploi durable des ressources halieutiques**

186. *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*. Les parties V et VII (sect. 2) de la Convention fixent le cadre juridique de la conservation, de la gestion

et de l'utilisation durable des ressources halieutiques dans la zone économique exclusive et en haute mer. Dans la zone économique exclusive, l'État littoral a l'obligation de veiller à ce que les ressources vivantes, y compris halieutiques, ne soient pas menacées par la surexploitation, compte tenu des meilleures données scientifiques dont il dispose, afin d'en promouvoir l'utilisation optimale. À cette fin, il a le droit d'y imposer ses lois et règlements aux navires de pêche étrangers en prenant des mesures comme l'arraisonnement, l'arrestation et les poursuites judiciaires. En haute mer, les États qui pêchent sont tenus d'imposer aux bateaux de leur pavillon, d'après les meilleures données scientifiques dont ils disposent, des mesures de conservation des ressources halieutiques et de coopérer entre eux à la conservation et à la gestion de ces ressources.

187. Dans les zones qui sont à la fois dans la juridiction nationale et au-delà, la Convention prévoit des mesures de conservation qui visent à maintenir ou à rétablir les populations des espèces récoltées à des niveaux qui assurent un rendement constant maximum, eu égard aux facteurs écologiques et économiques pertinents. S'agissant notamment de la zone économique exclusive, la Convention (art. 61.3) exige que soient pris en considération les besoins économiques des collectivités côtières vivant de la pêche comme étant un des facteurs écologiques et économiques pertinents à considérer.

188. *L'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons de 1995* a pour objectif officiel d'assurer la conservation à long terme et l'emploi durable des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs par l'application effective des dispositions pertinentes de la Convention. À cette fin, il prévoit l'application de la démarche fondée sur le principe de précaution et de l'approche écosystémique dans la conservation et la gestion des deux types de stocks en tenant le plus grand compte des intérêts des pêcheurs artisanaux et de subsistance ainsi que des besoins spéciaux des États en développement. Il comporte aussi des dispositions d'application fermes pour la coopération sous-régionale et régionale à cet égard et pour le contrôle par les États du port, outre les devoirs de police des États du pavillon.

189. *L'Accord de 1993 visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion (FAO)* expose les responsabilités de l'État du pavillon pour imposer ces mesures aux navires de pêche battant son pavillon. Selon l'Accord, un navire doit, pour pêcher en haute mer, avoir l'autorisation de l'État du pavillon, qui ne doit l'accorder que s'il peut exercer effectivement ses responsabilités sur lui. Des restrictions sont aussi imposées au transfert de pavillon des navires de pêche qui, par le passé, avait nui aux mesures internationales de conservation et de gestion. L'Accord impose aux États du pavillon le maintien d'une liste des navires de pêche qu'ils autorisent à battre leur pavillon et à pêcher en haute mer. Tous les États parties sont tenus de coopérer à l'échange d'informations sur les activités des navires de pêche qui auraient contrevenu aux mesures internationales de conservation et de gestion, afin d'aider l'État du pavillon à s'acquitter de ses responsabilités.

190. *Le Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable (1995)* est un instrument facultatif qui notamment énonce des principes en la matière, compte tenu de tous les aspects biologiques, technologiques, économiques, sociaux, écologiques et commerciaux pertinents, et qui favorise la contribution de la pêche à la sécurité alimentaire et à la qualité des aliments, en donnant la priorité aux besoins

nutritionnels des collectivités locales. Il vise aussi à promouvoir et à faciliter l'adaptation structurelle du secteur halieutique afin que la pêche se fasse de manière responsable et durable à long terme dans l'intérêt des générations actuelles et futures. Quatre plans internationaux d'action le complètent: le plan visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée; le plan pour la réduction des captures accidentelles d'oiseaux de mer par les palangriers; le plan pour la conservation et la gestion des requins; et le plan pour la gestion de la capacité de pêche.

191. *Déclaration de Kyoto*. La Déclaration et le Plan d'action adoptés en 1995 par la Conférence internationale sur la contribution durable des pêches à la sécurité alimentaire ont reconnu le rôle important joué par la pêche maritime et intérieure et par l'aquaculture pour assurer la sécurité alimentaire du monde, tant par la fourniture d'aliments que par le bien-être économique et social, et déclaré que la communauté internationale devrait fonder ses politiques, ses stratégies et sa gestion et son utilisation des ressources pour le développement durable du secteur de la pêche sur des impératifs précis comme le maintien des systèmes écologiques, l'utilisation des meilleures données scientifiques disponibles, le mieux être économique et social, et l'équité entre et dans les générations. À cette fin, la Déclaration a prié les États, entre autres actions immédiates, d'évaluer et de surveiller les niveaux actuel et futur de la production, de l'offre et de la demande mondiales et régionales des produits de la pêche et leurs effets sur la sécurité alimentaire, l'emploi, la consommation, le revenu, les échanges et la pérennité de la production, et de fournir une assistance technique et financière aux pays en développement, notamment à faible revenu et à déficit vivrier et aux petits États insulaires en développement afin que la pêche aide à la sécurité alimentaire.

192. *Convention sur la diversité biologique*. Cette convention fixe le cadre juridique international pour la conservation de la diversité biologique, l'emploi durable de ses éléments et le partage équitable des fruits de l'utilisation des ressources génétiques. En défendant la protection des écosystèmes et des habitats naturels et le maintien de populations viables des espèces dans leur cadre naturel, la Convention joue aussi un rôle pour promouvoir une pêcherie durable. Le programme de travail sur la diversité biologique marine et côtière adopté par la Conférence des Parties à la Convention (voir par. 150 ci-dessus) contient plusieurs éléments pertinents à la réalisation d'une pêche durable.

**b) Mesures régionales de conservation et de gestion favorables à l'emploi durable des ressources halieutiques**

193. La communauté internationale donne une grande importance à la coopération dans les organisations régionales de gestion de la pêche et autres dispositifs de conservation et de gestion régionales des ressources halieutiques. Depuis 1945, plus de 30 organisations de ce genre ont été créées dans de nombreuses régions des océans et des mers du monde pour surveiller la gouvernance des pêches de capture. Certaines n'ont qu'un rôle consultatif, d'autres sont habilitées à réglementer les ressources halieutiques mais toutes jouent un rôle primordial pour conserver et gérer les ressources halieutiques et, généralement, pour promouvoir une pêche responsable et durable.

194. Plusieurs de ces organisations ont pris des mesures pour renforcer la contribution des pêches de leur ressort au développement durable. Quelques-unes

estiment que les nouvelles approches pour la conservation et la gestion en la matière, notamment la démarche fondée sur le principe de précaution et l'approche écosystémique, sont importantes pour la gestion des ressources halieutiques, la protection et la restauration de l'habitat (voir aussi A/57/57, par. 188 et 189).

195. La reconnaissance de l'importance des interactions entre les activités de pêche et les écosystèmes – notamment les effets à long terme des premières sur les seconds, dont la nocivité de l'arrachement de grandes quantités d'espèces, cibles ou non, à l'environnement marin, ainsi que l'impact physique du matériel de pêche sur les habitats sensibles – a convaincu plusieurs organisations régionales de gestion de la pêche qu'il fallait gérer les ressources halieutiques de leur ressort par une approche écosystémique. Mais on peut se demander comment on peut tenir compte des facteurs économiques et sociaux immédiats pour appliquer la démarche fondée sur le principe de précaution et l'approche écosystémique sans nuire à leur efficacité<sup>81</sup>.

196. Dans leurs rapports au Secrétaire général, plusieurs organisations ont renseigné sur leurs activités visant à renforcer la contribution de la pêche au développement durable. Le secrétariat de la Communauté du Pacifique a entrepris, lors de la période en cause, l'évaluation des stocks, la surveillance scientifique et la recherche biologique sur la pêche régionale au thon et au brochet et a appuyé la pêche côtière comme suit : surveillance de l'exploitation des stocks des espèces de thon et de brochet commercialement importantes; estimation de l'état de ces stocks; fourniture de renseignements sur la biologie et l'écologie des thons, des brochets et des espèces appâts; et détermination de l'interaction entre différentes pêches aux espèces océaniques par l'étude de la dynamique des populations. De plus pour la pêche côtière, il se concentre sur l'appui et les services consultatifs pour le développement de la pêche commerciale et des possibilités d'exportation dans l'intérêt des insulaires du Pacifique ainsi que sur l'évaluation et la gestion de la pêche de subsistance et artisanale et sur la gestion de la pêche par les collectivités. L'Agence halieutique du forum du Pacifique Sud s'est axée pendant la période en cause sur l'assistance aux pays membres pour la gestion et le développement de leurs ressources en thon, y compris leur souci de bénéficier au maximum de l'emploi durable de ces ressources. Elle a aussi aidé à la négociation et à l'application d'accords régionaux entre ses membres et avec des nations maritimes lointaines. De plus, la Commission pour la conservation et la gestion des stocks de poissons grands migrateurs dans le Pacifique Centre et Ouest qui, nouvellement créée, doit promouvoir la gestion durable de préférence à l'exploitation maximale à court terme, intégrera la gestion des pêcheries de thon des zones économiques exclusives des pays du Forum des îles du Pacifique avec les zones de haute mer actuellement non réglementées et d'autres parties des eaux des pays riverains du Pacifique Centre et Ouest que parcourent les stocks de poissons grands migrateurs du Pacifique.

**c) Politiques nationales pour la contribution des pêches au développement durable<sup>82</sup>**

197. Le Plan d'action de Johannesburg adopté lors du Sommet mondial pour le développement durable<sup>34</sup> a souligné que le développement durable incombe avant tout aux États qui sont responsables à cet égard de la fixation des priorités, des orientations, de l'application des stratégies nationales et des mesures pour renforcer les institutions et les cadres juridiques de la nation. S'agissant de la pêche, ils sont

donc instamment priés de prendre des mesures propices à l'amélioration de sa gouvernance, tant en haute mer que dans les zones de leur ressort afin que le secteur puisse contribuer à la sécurité alimentaire mondiale, à la prospérité économique et au bien-être des économies nationales, dont celles des pays en développement.

198. Mais la faiblesse des systèmes de surveillance de certains États côtiers en développement constitue une lourde contrainte car leurs ressources limitées et l'immensité de l'espace océanique sur lequel ils exercent leur juridiction les ont gênés dans l'imposition de mesures de conservation et de gestion contre la pêche non autorisée. Celle-ci se fait illicitement dans la zone économique exclusive et en haute mer sous pavillon de complaisance, et en minimisant les prises. Or ces États, qui dépendent des droits d'accès pour leur développement économique, sont particulièrement vulnérables car ceux-ci sont proportionnels au volume des prises<sup>83</sup>.

199. Les États côtiers de certaines régions ont donc établi un registre régional des navires étrangers à l'aide d'une base commune de données complètes et pertinentes sur les navires qui est actualisée chaque année et renseigne sur leurs armateurs, opérateurs, capitaines, indicatifs et ports d'attache. Outre qu'il renseigne sur les navires de pêche, ce registre permet de faire obéir aux lois et règlements des États côtiers. Ceux-ci ont d'ailleurs pris d'autres mesures comme l'harmonisation des termes et conditions d'accès et l'adoption d'accords permettant à une partie d'étendre sa surveillance et sa police des pêches à la mer territoriale et aux eaux archipélagiques d'une autre partie (voir A/57/57, par. 184).

200. De plus, plusieurs États côtiers en développement ont vu l'importance de la petite pêche pour leurs économies, pris des mesures pour améliorer les cadres nationaux juridiques et politiques dans lesquels elle opère afin de renforcer sa contribution à la sécurité alimentaire et à l'atténuation de la pauvreté. À cette fin, plusieurs stratégies sont suivies, dont certaines relèvent du secteur de la pêche et se prêtent à des initiatives axées sur elle tandis que d'autres exigent l'intervention de planificateurs, de décideurs et de spécialistes d'autres secteurs.

201. Dans les pêcheries, les stratégies portent sur les activités concernant : a) la collecte de données et la recherche pour l'élaboration de stratégies; b) la réduction des vulnérabilités et les manières d'augmenter la valeur ajoutée des activités de la petite pêche; c) l'allocation et la gestion des ressources; d) l'équilibrage des objectifs à court terme et à long terme et les impacts des différentes politiques et stratégies; et e) les mesures visant à améliorer la gouvernance. Mais il faut bien se dire que le sous-secteur de la petite pêche n'est homogène ni dans les pays, ni dans les régions et ni entre eux et entre elles et il faut y songer lorsqu'on formule des stratégies et des politiques pour renforcer sa contribution à la sécurité alimentaire et à l'atténuation de la pauvreté.

*i) Collecte des données et recherches pour la mise au point de stratégies*

202. Afin de mettre au point des stratégies efficaces axées sur la pêche, il faut mieux mesurer et comprendre les facteurs causatifs de la pauvreté dans les collectivités qui vivent de la petite pêche. Cela démontrerait qu'elles méritent d'être aidées non seulement en raison de la pauvreté du secteur mais aussi de sa contribution actuelle et potentielle à la sécurité alimentaire et à l'atténuation de la pauvreté aux niveaux local, régional et national ainsi que de sa contribution aux recettes d'exportation du pays. Il faut aussi voir combien de personnes la petite pêche met en jeu si l'on veut mesurer sa contribution réelle à la sécurité alimentaire

et à l'atténuation de la pauvreté. De plus, des données et des renseignements meilleurs permettent de mieux comprendre : a) le processus par lequel les habitants de ces collectivités succombent ou échappent à la pauvreté; b) les solutions correspondantes quant à la gestion préalable du risque et à l'appui ultérieur; c) les stratégies voulues pour augmenter la contribution de la petite pêche à la sécurité alimentaire et à l'atténuation de la pauvreté locale et nationale; et d) comment ces stratégies pourraient être mises en action.

ii) *Réduction de la vulnérabilité et augmentation de la valeur*

203. On peut attaquer de diverses manières la vulnérabilité des collectivités qui vivent de la petite pêche. Les interventions doivent correspondre à la source de cette vulnérabilité; par exemple, la vulnérabilité aux catastrophes naturelles, comme les ouragans, peut être réduite par des programmes de prévoyance et d'alerte précoce tandis que la vulnérabilité aux risques professionnels, comme les accidents en mer ou les problèmes de santé causés par le traitement des aliments, peut faire l'objet de programmes de sécurité en mer et de programmes visant à réduire la nocivité du fumage des poissons (par exemple grâce à des fours meilleurs). Une autre stratégie pour réduire la vulnérabilité dans ces collectivités, qu'il s'agisse de sédentaires ou de migrants, est de reconnaître et de défendre officiellement leur droit aux moyens servant à la pêche et aux terres où elles vivent ou qu'elles exploitent. Autres interventions possibles : mettre les pêcheurs à même de s'organiser et introduire des méthodes qui, aux niveaux local et national, facilitent leur participation effective aux décisions affectant la pêche, leurs moyens de subsistance et leurs conditions de travail afin leur donner un sentiment de maîtrise et de responsabilité dans le processus décisionnel.

204. On peut augmenter la valeur ajoutée de la petite pêche notamment en améliorant l'infrastructure et la gestion des appontements, des entrepôts et des halles; en renseignant mieux sur les marchés; et par un traitement meilleur et un moindre gaspillage après la prise, notamment une manutention, un traitement et une distribution améliorés des espèces cibles et accessoires.

iii) *Allocation et gestion des ressources*

205. Pour augmenter la contribution de la petite pêche à la sécurité alimentaire et à l'atténuation de la pauvreté, on peut recourir à l'allocation et à la gestion des ressources notamment s'agissant des stocks surexploités : a) en améliorant la base des ressources en les gérant mieux (par exemple, réduction des pratiques de pêche destructives) et par des stratégies de reconstitution des stocks (zones protégées, restauration, renforcement des stocks et de leur habitat); b) en réservant une plus grande part de ressources à la petite pêche (par opposition à la pêche industrielle) avec des quotas plus précis pour elle et l'affectation de zones plus grandes à son usage exclusif; c) en encourageant l'emploi éventuel de dispositifs de concentration du poisson pour augmenter la concentration des stocks et leur accessibilité dans les zones côtières; et d) en fournissant d'autres débouchés professionnels, sous des structures de gouvernance fermes, afin de réduire la pression sur les ressources trop pêchées. La fourniture d'autres débouchés professionnels peut réduire la pauvreté dans les collectivités de pêcheurs et permettre aux stocks de se reconstituer, d'où possibilités d'accroître le poisson pour la consommation humaine; d'augmenter les gains de la petite pêche; d'accroître, par effet multiplicateur, l'emploi et les revenus

dans ces collectivités; et d'augmenter les recettes nationales d'exportation dues à cette pêche.

iv) *Équilibrage et impacts des différentes stratégies*

206. L'équilibrage, qui suppose l'examen des impacts de chaque stratégie quant aux coûts et aux avantages, doit être envisagé lorsqu'on améliore les politiques, les institutions et les processus intéressant la pêche. Implicites dans les décisions politiques visant l'insécurité alimentaire et la pauvreté, les équilibrages doivent être fondés sur des renseignements tirés de la collecte des données et de la recherche.

207. On rencontre souvent plusieurs types d'équilibrages. Par exemple, quels sont les coûts et les avantages de la réduction de la pêche industrielle (avec la diminution correspondante des entrées de devises) au profit des prises de la petite pêche avec augmentations de sa rentabilité et des effets multiplicateurs? Autrement dit, que gagne-t-on à augmenter l'équité en diminuant l'efficacité, c'est-à-dire en changeant l'équilibre des facteurs de production en donnant la préférence aux apports du travail sur ceux du capital, ce qui peut améliorer l'emploi mais réduire la rentabilité? Quels sont les coûts et les avantages de l'appui à l'exportation plutôt qu'à la production pour le marché national? Cela se traduit par un accroissement des recettes pour la petite pêche et des rentrées de devises pour le gouvernement mais risque de réduire l'offre de poisson sur les marchés locaux et d'avoir d'importants effets sur la répartition de la pauvreté et sur la sécurité alimentaire. Quels sont les coûts et les avantages de l'appui à la pêche étrangère ou locale pour améliorer le revenu national? Les flottes de l'une rapportent plus de droits et de redevances et les flottes nationales semi-industrielles ou industrielles rapportent plus de recettes d'exportation mais cela risque de laisser moins de poisson pour la petite pêche, ce qui risque de nuire à la sécurité alimentaire et à l'atténuation de la pauvreté. Quels sont les coûts et les avantages de l'adoption d'initiatives à court terme pour réduire la pauvreté et améliorer la sécurité alimentaire comme les crédits et les subventions à la petite pêche, ce qui risque de nuire à la durabilité à long terme du secteur de la pêche (par exemple, surexploitation, prises en baisse et rentabilité décriée)?

v) *Améliorer la gouvernance*

208. Améliorer la gouvernance est primordial pour le succès et l'efficacité de toute stratégie visant à améliorer la contribution de la petite pêche, à la sécurité alimentaire et à l'atténuation de la pauvreté. Cela exige l'inclusion (autorité populaire et décentralisation); la légalité (application des lois et règlements sur la pêche, élimination des lois et usages estimés nuisibles à la petite pêche et règlement des conflits entre utilisateurs de ressources); et la transparence et la responsabilité (responsabilité de toutes les structures de supervision de la pêche, répression de la corruption, accès à l'information et surveillance participative et évaluation des initiatives visant à appuyer la petite pêche).

**3. Facteurs qui limitent la contribution de la pêche au développement durable**

209. La Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement a identifié plusieurs facteurs qui font obstacle à la contribution des pêcheries au développement économique durable, à l'atténuation de la pauvreté et à la sécurité alimentaire tout en augmentant le risque de dégradation écosystémique.



### **Pêche hauturière**

210. La Conférence a indiqué que la gestion de la pêche hauturière est insuffisante dans de nombreux secteurs et que certaines ressources sont surutilisées. L'action 21 a fait remarquer que les principaux problèmes ici sont la pêche non réglementée, la surcapitalisation et la taille excessive des flottes, le transfert de pavillon pour échapper aux contrôles, un matériel insuffisamment sélectif, trop de prises fortuites, l'inapplication des mesures de conservation, des bases de données non fiables et une coopération insuffisante entre États<sup>84</sup>. La plupart de ces problèmes tiennent à ce que l'accès à la pêche hauturière est ouvert, ce qui encourage la « resquille » et la « tricherie » dans la pêche océanique, ne favorise pas la coopération authentique entre États et empêche la gestion efficace de cette pêche. Or, faute de gestion efficace, les ressources halieutiques tendent à la surexploitation et à l'épuisement, compromettent les possibilités de développement durable.

211. Une question plus vaste qui nuit à la durabilité de la pêche hauturière est l'absence de consensus sur la nature du devoir de coopération, en droit international, pour la conservation et la gestion de la pêche hauturière. Les limites sur les prises convenues dans les organisations régionales de gestion des pêches peuvent être facilement dépassées par les parties non contractantes dont les navires pêchent sans retenue puisque leurs États ne sont pas parties aux organisations ou aux dispositifs ayant imposé des limites. En méconnaissant les règlements des organisations régionales, ces États nuisent à l'objectif visé par les parties, c'est-à-dire la conservation et l'emploi durable des pêcheries gérées, mais aussi profitent indirectement de la réduction de l'effort général de pêche dans les zones visées<sup>85</sup>.

### **Pêche en zones sous juridiction nationale**

212. Beaucoup des pêches qui ont lieu dans les zones sous juridiction nationale, y compris la petite pêche, se heurtent à des difficultés ayant trait à la surcapacité de pêche locale, aux incursions abusives des flottes étrangères au mépris des droits souverains de l'État côtier visés aux articles 56, 61 et 62 de la Convention, à la dégradation de l'écosystème, à la sous-évaluation des prises, aux prises accessoires et rejetées excessives et à la concurrence accrue entre la pêche artisanale et à grande échelle, et entre la pêche et d'autres types d'activités<sup>86</sup>. L'absence de contrôle sur l'effort général de pêche et sur les pratiques des pêcheurs locaux et des navires de pêche étrangers, causée par l'insuffisance de la surveillance, est à l'origine de ces pratiques nuisibles au développement durable, à la conservation des ressources halieutiques et aux économies et à la sécurité alimentaire des États côtiers, notamment en développement.

213. De plus, des inquiétudes ont été exprimées depuis 10 à 20 ans sur le rôle de la pêche dans le développement durable en raison de la fréquence des pratiques de pêche nuisibles et des changements écosystémiques dus à l'homme. Certains organes spécialisés qui conseillent quant à la conservation et à la gestion des ressources sous leur juridiction nationale les États côtiers en développement se sont dits inquiets de l'augmentation et de la mondialisation du commerce du poisson et des effets négatifs que les accords autorisant l'accès d'étrangers pourraient avoir sur la conservation, l'offre locale et l'équité. Ces organes ont conseillé leurs États membres de prendre des mesures progressives de gestion pour réglementer l'accès au lieu d'attendre que les pêcheries soient surexploitées. Ils soulignent aussi qu'il

faut consulter toutes les parties prenantes du secteur pour régler l'accès et gérer la capacité de pêche par des protocoles et des mécanismes de consultation.

### **Surpêche**

214. Le rapport de la FAO sur la situation mondiale des pêches et de l'aquaculture en 2002 a indiqué que le nombre des ressources halieutiques sous-exploitées et modérément exploitées représente 25 % des principaux stocks de poissons et continue de diminuer légèrement. Quarante-sept pour cent étaient pleinement exploitées et ont donc atteint leur limite durable maximale; 18 % étaient surexploitées sans aucune perspective d'expansion ou de production accrue; et les 10 % restants étaient jugées gravement réduites<sup>87</sup>. Un rapport antérieur indique que le déficit mondial en poisson causé par l'épuisement des pêcheries devrait augmenter considérablement dans les décennies à venir, menaçant ainsi gravement l'alimentation de millions de personnes (voir A/53/456, par. 261 à 263).

### **Pêche illicite, non déclarée et non réglementée**

215. Des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée ont été signalées dans différentes régions du monde, aussi bien en haute mer que dans les zones relevant de la juridiction nationale d'États côtiers. Ces activités ont des effets néfastes sur la conservation des ressources halieutiques comme sur l'économie et la sécurité alimentaire de ces pays, en particulier des États côtiers en développement, et sont, dans le cas de celles menées en haute mer, habituellement associées à des méthodes de pêche non viables (voir A/54/429, par. 249 à 257).

### **Problèmes de la pêche artisanale**

216. Les collectivités vivant de la pêche artisanale sont à la merci de nombreux facteurs externes qui contribuent à la pauvreté, y compris des facteurs économiques tels que les fluctuations des prix du marché et les difficultés d'accès aux marchés, ainsi que les aléas climatiques et naturels comme les variations saisonnières annuelles des stocks de poissons, les mauvaises prises, le mauvais temps, les catastrophes naturelles, dont les cyclones et les ouragans, et les dangers du travail en mer<sup>88</sup>. Les graves conséquences du tsunami, qui a récemment frappé les collectivités côtières de l'Asie du Sud-Est et qui, dans plusieurs États de l'océan Indien, a privé des villages de pêcheurs de revenus et de moyens de subsistance, rappellent douloureusement toute la dimension désastreuse de tels phénomènes.

217. Les problèmes de gouvernance et de politique touchant à l'accès au milieu et aux ressources aquatiques et à leur contrôle peuvent aussi limiter la pêche artisanale. Les problèmes du contrôle de l'accès et de la distribution sont souvent liés à la concurrence des intérêts industriels et étrangers. Il faut également noter, en ce qui concerne les petits pêcheurs, le manque d'accès aux capitaux, l'absence d'autres possibilités d'emploi et de techniques appropriées. Ces obstacles peuvent les empêcher de contribuer à la sécurité alimentaire et à la lutte contre la pauvreté<sup>89</sup>.

218. Les conflits entre la pêche artisanale et la pêche industrielle peuvent être causés par des problèmes administratifs et politiques, comme le manque de moyens de coercition, le laxisme, ou le traitement préférentiel pour la pêche industrielle. Il peut s'agir dans ce dernier cas des atermoiements dans le traitement des plaintes déposées contre les incursions de navires de pêche dans les zones de pêche artisanale, de l'exclusion des petits pêcheurs des pêcheries, des subventions à la

pêche industrielle et du paiement officieux et arbitraire d'enveloppes, par elle, pour accéder aux ressources et aux marchés<sup>90</sup>. Dans certaines régions, les navires de pêche industrielle, en particulier les chalutiers, en venant pêcher le long des côtes, mettent en péril le milieu côtier car ils forcent de plus en plus les petits pêcheurs à aller capturer de jeunes poissons dans les eaux peu profondes des zones de frai<sup>91</sup>. Ces deux types de pêche s'opposent également sur le plan commercial dans la mesure où ils capturent les mêmes espèces de poissons. Les pêcheurs industriels peuvent, par des débarquements massifs, déprimer les prix du poisson et rendre les petits pêcheurs de moins en moins compétitifs. Ce mécanisme peut paraître acceptable sur le plan économique, des producteurs industriels plus efficaces (à faibles coûts de revient) écartant les petits producteurs marginaux (à coûts de revient élevés), mais les résultats n'en seraient ni rentables ni équitables car : a) il crée des distorsions et des imperfections sur le marché financier; b) il s'ouvre sur une répartition de revenu socialement inacceptable; et c) il ne tient pas compte de l'absence d'autres possibilités d'emploi pour les pêcheurs éliminés du circuit<sup>92</sup>.

219. Ces conflits montrent combien il importe d'améliorer les politiques, les institutions et les mécanismes et de les modifier afin de réduire la vulnérabilité des petits pêcheurs et de défendre leurs droits. Ils démontrent également que les autorités compétentes doivent savoir trancher si elles veulent renforcer la sécurité alimentaire et intensifier la lutte contre la pauvreté.

220. Autres problèmes de la pêche artisanale : elle n'offre pas de mobilité géographique ni professionnelle. Les petits pêcheurs ont un rayon d'action limité, ne pouvant, faute des moyens technologiques nécessaires, s'aventurer vers le large, et n'ont pas d'autre possibilité d'emploi que la pêche, ce qui les rend particulièrement vulnérables à tout empiètement terrestre ou maritime. Ainsi, ils se retrouvent souvent pris au piège de la pêche, où on entre assez facilement et sans grands frais mais dont il est difficile de partir pour diverses raisons, qui vont de l'endettement chronique à l'absence d'autres débouchés<sup>93</sup>. Dans beaucoup de pays en développement, la pêche est considérée comme une activité de repli : on pêche quand on ne peut pratiquer l'agriculture<sup>94</sup>.

221. Par ailleurs, beaucoup des techniques utilisées par la pêche artisanale dans les zones corallifères, comme la dynamite, le filet dérivant et le poison, appauvrissent les ressources halieutiques et mettent en danger les écosystèmes marins tropicaux. Elles peuvent entraîner une surpêche des espèces de poissons et d'invertébrés côtiers ainsi qu'une usure irrémédiable des récifs coralliens, qui servent de zones de frai et d'habitats aux invertébrés et aux poissons<sup>95</sup>. Bien que ces pratiques soient officiellement interdites, on continue à y recourir à défaut d'autres moyens de subsistance<sup>96</sup>.

### **Problèmes écologiques liés à l'aquaculture**

222. Selon les spécialistes, bien que l'aquaculture semble plus viable que la pêche de capture, les aquaculteurs doivent se préoccuper des conséquences néfastes qu'ont les méthodes d'élevage de poissons sur le milieu marin, les stocks sauvages et la santé de l'homme<sup>97</sup>.

#### **4. Activités de renforcement des capacités entreprises par les organisations internationales pour promouvoir des pêches durables**

223. Sachant que la pêche contribue pour beaucoup au développement durable des pays en développement, des organisations internationales compétentes leur ont accordé une assistance technique et financière sous forme d'activités d'édification des capacités pour y renforcer la contribution de la pêche, en particulier de la pêche artisanale, à la lutte contre la pauvreté et à l'amélioration de la sécurité alimentaire.

224. Organisme des Nations Unies dont relève la pêche, la FAO a lancé de nombreuses activités pour en promouvoir la contribution au développement durable. La plupart s'inscrivent dans le cadre de l'application du Code de conduite pour une pêche responsable et des plans internationaux d'action connexes. La FAO a, par son assistance technique, aidé les pays en développement à pratiquer une gestion concertée des pêches et à se doter des structures nécessaires. Elle a également élaboré des directives sur les grands indicateurs des questions socioéconomiques et démographiques, des problèmes et perspectives de la gestion des ressources halieutiques, et de mesure de l'incidence des méthodes de gestion sur la situation socioéconomique des collectivités côtières et pêcheuses. Elle a rassemblé et diffusé l'information sur les moyens qui permettent de bien gérer la pêche artisanale et a étudié la question des droits d'accès des petits pêcheurs aux ressources halieutiques.

225. Depuis 1999, la FAO applique le Programme des moyens d'existence basés sur la pêche durable (SFLP) financé par le Royaume-Uni; il s'agit d'aider 25 pays d'Afrique de l'Ouest à réduire la pauvreté dans les collectivités de pêcheurs côtiers et intérieurs en améliorant leurs moyens de subsistance. Le Programme compte y parvenir par : a) la constitution d'un capital humain et social dans les collectivités vivant de la pêche; b) la préservation de leur patrimoine naturel; et c) la mise en place du cadre politique et institutionnel requis. Il faut espérer qu'il changera et pour longtemps la gestion publique centrale et locale, ainsi que la décision et l'application nationales.

226. Comme autres activités visant à renforcer la contribution de la pêche au développement durable, la FAO a : aidé le Nigéria et le Malawi à donner à leurs institutions de pêche un meilleur accès à l'information et à la documentation sur la pêche et l'aquaculture; au Viet Nam et en République islamique d'Iran, formé à la collecte des données sur la commercialisation du poisson et à l'analyse du marché; rédigé et diffusé des guides sur la pêche sur la côte Atlantique du Nicaragua; organisé au Viet Nam un séminaire sur l'élaboration d'une stratégie nationale d'aménagement et de développement des pêches; organisé des ateliers et des séminaires sur la qualité du poisson et des produits de la pêche à Brême (Allemagne), en Espagne (pour les pays méditerranéens), au Pakistan, au Viet Nam, en République islamique d'Iran, en Bulgarie et en Chine ainsi qu'au Bangladesh (pour les pays d'Asie du Sud et du Sud-Est); consulté des spécialistes sur le rôle de la pêche artisanale dans la lutte contre la pauvreté et la sécurité alimentaire; lancé des programmes de renforcement de capacités pour lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, y compris en aidant à l'élaboration et à l'application de plans d'action nationaux; et fourni une assistance à des pays tels que le Sénégal et la Thaïlande et à des organisations comme l'Organisation latino-américaine de développement de la pêche pour la mise en œuvre du Plan d'action international pour la gestion de la capacité de pêche (voir par. 190 plus haut).

227. En coopération avec d'autres donateurs, le Fonds pour l'environnement mondial du PNUD a financé des projets visant la gestion durable des pêches maritimes dans les pays en développement et dans les pays à économie en transition. L'un de ces projets, qui portait sur l'exécution du Programme d'action stratégique des petits États insulaires en développement de la région du Pacifique, a favorisé la négociation de la Convention sur la conservation et la gestion des stocks de poissons grands migrateurs du Pacifique Centre et Ouest, qui est entrée en vigueur en 2004. Le problème des techniques de pêche destructrices fait l'objet d'un projet sur la réduction de l'impact écologique de la pêche des crevettes au chalut grâce à des techniques de réduction des prises accessoires et à un changement des modes de gestion, auquel sont associés des pays d'Afrique, d'Amérique latine, des Caraïbes et d'Asie du Sud. La surpêche et l'application d'une approche écosystémique à la gestion des pêches à l'aide de grands écosystèmes marins comme unités de gestion font l'objet d'autres initiatives, soit le projet de lutte contre l'épuisement des ressources biologiques et la dégradation des zones côtières dans le grand écosystème marin du Courant de Guinée grâce à des activités régionales fondées sur l'écosystème, auquel participent 16 pays d'Afrique de l'Ouest et plusieurs organisations et donateurs; le partenariat stratégique pour la durabilité de la pêche dans les grands écosystèmes marins de l'Afrique subsaharienne; le partenariat stratégique pour les grands écosystèmes marins de la Méditerranée; et l'établissement du diagnostic de situation transnationale et d'un plan préliminaire pour les grands écosystèmes marins de la baie du Bengale.

228. Le secrétariat du Commonwealth a appliqué un programme de travail axé sur l'aménagement des pêcheries côtières, organisées en petites et moyennes entreprises. Ce programme a été motivé par le fait que de plus en plus d'États côtiers en développement membres du Commonwealth connaissent une grave surexploitation des ressources halieutiques côtières, la pêche n'étant plus un moyen de subsistance mais un commerce. L'objectif de ces projets est d'aider les pays membres à se doter de structures institutionnelles et de former les propriétaires des sociétés de pêche à adapter et à intégrer le motif du profit dans les stratégies nationales de gestion durable et de mise en valeur des ressources halieutiques côtières.

229. L'Université des Nations Unies a lancé des activités de renforcement des capacités dans le secteur de la pêche. Dans le cadre de son programme de formation sur la pêche mené en coopération avec plusieurs institutions de recherche islandaises, elle a organisé en Islande, pour les étudiants de troisième cycle des pays en développement, un stage de formation sur les sujets suivants : la politique et la planification halieutiques, l'évaluation et la surveillance des ressources marines et des eaux intérieures, le contrôle de la qualité du traitement des fruits de mer, les techniques de pêche, la gestion des sociétés de pêche et la commercialisation, et la veille écologique.

## 5. Conclusions

230. Les pêcheries peuvent jouer un rôle important dans l'économie mondiale et contribuer au développement durable, si elles sont gérées prudemment pour pouvoir nourrir les générations actuelles et leur fournir du travail, des loisirs et des clients sans compromettre la capacité des générations futures pour satisfaire leurs besoins. La contribution de la petite pêche à la lutte contre la pauvreté et à la sécurité alimentaire dans beaucoup de pays, en particulier en développement, devrait être

pleinement reconnue. Toutefois, pour mettre la pêche au service du développement durable, les gouvernements doivent trouver des solutions inédites aux problèmes de la surpêche, de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et des pratiques de pêche abusive. Ces problèmes touchent à des domaines plus larges comme la gestion de la haute mer et des espaces maritimes relevant de la juridiction nationale, ainsi que les responsabilités des États du pavillon et les moyens d'action des États côtiers.

231. Il importe en particulier d'offrir une assistance financière et technique aux pays en développement pour qu'ils puissent mieux gérer les ressources biologiques marines des zones relevant de leur juridiction. Il importe notamment de réduire les nombreuses sources de vulnérabilité dans les collectivités de petits pêcheurs. Il faudrait en particulier s'employer à améliorer les principes juridiques et politiques gouvernant la petite pêche, pour renforcer sa contribution à la sécurité alimentaire et à la lutte contre la pauvreté.

## **B. Macro-déchets**

232. Les informations données dans cette section sont en grande partie tirées de l'étude de faisabilité sur la gestion durable des déchets marins<sup>98</sup>, effectuée par le PNUE en concertation avec des organismes des Nations Unies, d'autres organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales, qui connaissent bien la question des déchets marins. L'étude a été présentée à la sixième Réunion mondiale relative aux conventions et plans d'action concernant les mers régionales, tenue à Istanbul du 30 novembre au 2 décembre 2004.

### **1. Généralités**

233. On entend par macro-déchet, ou encore déchet marin, tout objet solide durable issu d'un processus de fabrication ou de transformation, qui a été jeté, évacué ou abandonné dans le milieu marin ou côtier. Les déchets marins peuvent se trouver près de leurs sources de production, mais peuvent également être transportés sur de longues distances par les courants et les vents. C'est ainsi qu'on en trouve dans les zones maritimes du monde entier, non seulement dans les régions fortement peuplées, mais aussi dans des endroits éloignés de toute source de pollution. En règle générale, les déchets urbains se trouvent surtout à proximité des grandes villes, alors que les déchets provenant des navires se retrouvent surtout le long des côtes éloignées de tout<sup>99</sup>.

234. On n'a pas de données fiables récentes sur la quantité de macro-déchets dans le monde. Il n'est d'ailleurs pas facile de comparer les quantités de macro-déchets accumulés en différents endroits car les études ne sont pas effectuées avec la même précision ni aux mêmes moments et il existe diverses méthodes de classer les déchets et le substrat<sup>100</sup>. D'après des calculs, huit millions de déchets seraient rejetés dans les océans et les mers chaque jour.

235. Les macro-déchets posent de plus en plus de problèmes ces derniers temps. La plupart sont d'une matière qui ne se dégrade que lentement, voire pas du tout; les grandes quantités d'objets qui sont continuellement jetés dans la mer s'accumulent donc peu à peu le long des côtes et dans les eaux. Ces quelques dernières années, le problème des macro-déchets a été abordé par l'Assemblée générale dans des résolutions, preuve de l'inquiétude grandissante de la communauté internationale à ce sujet<sup>101</sup>.

## 2. Provenance des déchets marins

236. Diverses activités terrestres et marines sont à l'origine de la présence de déchets dans la mer. Il est largement reconnu que de 60 à 80 % des déchets marins proviennent d'activités terrestres. Mais leur principale source peut être différente d'une région à l'autre et d'un pays à l'autre.

237. *Principales activités terrestres à l'origine des déchets marins.* À l'origine des déchets marins on trouve des activités extrêmement diverses, soit : les activités ludiques de plage et de pêche; les processus de production, de traitement et de transport; les installations d'évacuation et de traitement des déchets solides terrestres; le traitement des eaux usées et les déversoirs d'orage; les dépotoirs illicites ou sauvages de déchets terrestres; et les détritiques jetés dans les lieux publics<sup>102</sup>. Les déchets qui se retrouvent dans l'eau peuvent avoir été emportés par le vent ou par la pluie ou y être déversés directement. Beaucoup proviennent des déversoirs d'orage et des usines de traitement des eaux usées. Lorsque les précipitations saisonnières sont trop abondantes pour les systèmes de traitement des eaux usées, les matières peuvent être rejetées directement dans les cours d'eau. Les pratiques de gestion des déchets terrestres solides, légales et illégales, qui sont appliquées aussi bien le long du littoral qu'aux abords des cours d'eau intérieurs ajoutent au problème des déchets marins.

238. Les phénomènes naturels peuvent également être à l'origine de l'accumulation des déchets marins. Outre les énormes pertes en vies humaines et en biens, le tsunami de l'océan Indien a créé d'énormes quantités de débris qui ont fini dans la mer. Ces débris peuvent abîmer encore davantage les écosystèmes vulnérables déjà dégradés<sup>103</sup>.

239. *Principales activités marines à l'origine des déchets marins.* Les évacuations ou déversements accidentels, délibérés ou habituels des navires, des embarcations de plaisance, des bateaux de pêche et des plates-formes de forage pétrolier ou gazier en mer sont à l'origine de la plupart des déchets marins. On estime que, dans le monde, de 10 à 20 % de ceux-ci seraient déversés par les bateaux. Les grands bâtiments transportant beaucoup de personnes génèrent évidemment des quantités considérables de déchets. Selon les estimations, chaque personne à bord d'un bâtiment de taille moyenne produirait de 1,4 à 2,5 kilogrammes de déchets liquides et de 0,5 à 1,5 kilogramme de déchets solides par jour<sup>104</sup>. De même, des déchets peuvent être rejetés par les navires de ravitaillement des plates-formes de forage en mer lors de leurs opérations quotidiennes ou par leur équipage. En l'absence de systèmes de traitement appropriés à bord et d'installations de stockage sur terre, les déchets peuvent être déversés intentionnellement. Les épaves flottantes peuvent également constituer des déchets marins.

240. *Engins de pêche et déchets analogues.* La pêche commerciale contribue à l'accumulation des débris marins par des engins de pêche perdus ou des équipements usés jetés intentionnellement<sup>105</sup>. On estime que 30 % des déchets marins proviendraient de l'industrie de la pêche et comprendraient : des filets, des lignes ou des cordages en monofilament, des sacs de traitement au sel, des boîtes et des sacs d'appâts, des bourriches ou des bacs, des étiquettes de marquage de poissons ou de homards et des flotteurs. Vu la résistance des fibres synthétiques modernes, certains engins de pêche abandonnés continueront vraisemblablement à dériver avec les courants pendant des années ou des décennies, pour s'échouer enfin sur un récif corallien, sur une côte ou sur une plage, où ils finiront par se

dégrader<sup>106</sup>. Ces déchets marins sont considérés comme les plus nocifs sur le plan biologique<sup>107</sup>.

### 3. Effets des déchets marins

241. Les déchets marins sont la conséquence visible et inquiétante de l'activité humaine sur le milieu marin et la cause de problèmes écologiques, économiques, sanitaires et esthétiques.

242. *Santé et sécurité de l'homme.* Les objets tels que les tessons, les déchets médicaux, les cordages et les lignes de pêche sont des dangers pour l'homme. La présence de débris dans l'eau annonce par ailleurs une détérioration de la qualité de l'eau et un risque pour la santé de l'homme. Les baigneurs et les plongeurs peuvent se prendre dans les déchets immergés ou flottant à la surface de l'eau. Les déchets médicaux et hygiéniques qui sont rejetés dans la mer par la voie des eaux usées ou les systèmes de traitement déficients peuvent contenir des agents pathogènes invisibles et d'autres bactéries vecteurs de graves maladies<sup>108</sup>.

243. *Conséquences sur le tourisme et les autres activités économiques.* Les débris marins ont des répercussions sur les activités économiques côtières, en particulier le tourisme. Qu'ils soient abandonnés sur la plage ou au fond des mers ou qu'ils surnagent, les déchets peuvent nuire à la santé de l'homme et enlaidir les plages et les eaux côtières, entraînant une baisse du tourisme et donc des revenus. Le nettoyage coûte cher. L'État du New Jersey dépense 1,5 million de dollars par an pour le nettoyage de ses plages et 40 000 dollars pour l'enlèvement des déchets du port de New York/New Jersey<sup>109</sup>.

244. *Navigation.* Les débris marins peuvent également poser un danger pour la navigation. Ainsi, les engins de pêche abandonnés comme les filets et les cordages, qui flottent, invisibles, à fleur d'eau, peuvent s'entortiller dans les hélices et les gouvernails. Souvent, lorsque les pompes à eau des bateaux de plaisance sont grillées, c'est parce que leurs valves sont bloquées par des sacs en plastique. Les réparations peuvent être coûteuses et immobiliser le bateau longtemps. L'industrie de pêche japonaise aurait dépensé, en 1992, 4,1 milliards de dollars en réparations de bateaux<sup>110</sup>.

245. *Incidences sur les espèces marines.* Selon les résultats d'une étude, au moins 267 espèces marines seraient touchées par les débris marins<sup>111</sup>. Le plus grand danger pour elles est de se retrouver prises dans les débris ou de les avaler. Les plus exposées sont les tortues de mer, les oiseaux marins et les mammifères marins, qui peuvent être amputés ou immobilisés face aux prédateurs. Les grandes feuilles lourdes en plastic et d'autres débris de grande taille peuvent étouffer ou emprisonner les espèces benthiques et noyer celles qui doivent monter à la surface pour respirer. L'ingestion des déchets peut provoquer la suffocation ou des problèmes digestifs chez l'animal. Les déchets solides ingérés irritent ou endommagent les voies digestives et perturbent les fonctions d'alimentation de l'animal, qui ne mange plus et finit par mourir de faim. Avalés même en petites quantités, les débris peuvent perturber la digestion et le métabolisme, sans compter leurs effets toxiques.

246. *Destruction de l'habitat et introduction d'espèces exotiques.* La destruction physique est l'un des autres dangers posés par les déchets aux espèces marines et au milieu marin; l'on songe par exemple aux récifs de corail recouverts par les déchets, aux plantes aquatiques et subaquatiques qu'ils asphyxient et aux habitats des



espèces détruits par le nettoyage mécanique des plages. On considère de plus en plus que les débris marins sont à l'origine de l'accumulation de substances toxiques dans le milieu marin et de son altération due à l'introduction et à l'arrivée d'espèces invasives. En fait, les débris marins charriés par les courants peuvent finir par abriter des communautés entières d'organismes allogènes potentiellement nocifs, qui peuvent être transportés jusqu'aux confins des océans.

247. *Pêcheries.* Les déchets marins peuvent nuire aux stocks de poissons à valeur marchande, déjà fortement entamés. Les débris marins, y compris ceux imputables aux activités de la pêche, sont à l'origine des prises accessoires. Au nombre des problèmes liés à ces débris, on citera ceux que pose la « pêche fantôme » (poissons et mammifères marins capturés par des engins de pêche perdus) au moyen de filets maillants, de palangres et d'autres types de matériel passif comme les pièges et les nasses. Selon les études effectuées dans l'océan Atlantique, les engins de pêche abandonnés pourraient causer d'importantes pertes chez certaines espèces de poissons et de crabes ayant une valeur commerciale (voir A/59/298, par. 81). Les débris marins peuvent également provoquer des dégâts considérables sur les récifs coralliens et chez la flore aquatique et subaquatique<sup>112</sup>, qui abrite les frayères et les nourriceries des poissons. De plus, les déchets en plastique et ceux rejetés par les eaux usées sont apparus comme les deux principales sortes de débris qui s'emmêlent aux engins de pêche. Il peut en résulter des désagréments et des pertes économiques dus à la nécessité de faire enlever les débris pris dans les filets, à la perte d'efficacité des engins, à la défectuosité du matériel de pêche statique et au blocage des chaluts par une masse de débris<sup>113</sup>.

#### **4. Mesures visant à prévenir la formation de débris marins et à en réduire la quantité**

248. Les débris marins proviennent aussi bien de la terre que de la mer. C'est pourquoi, si l'on veut qu'il y en ait moins, tant en mer que sur les côtes, ou même faire en sorte qu'il n'y en ait pas du tout, il faut agir dans de nombreux domaines, par des voies diverses, et faire appel à de nombreux intervenants. Les mesures à prendre à cette fin peuvent être divisées en deux catégories : celles qui peuvent être prises à la source et celles qu'il y a lieu de prendre pour éliminer les débris retrouvés dans la mer et sur les côtes.

249. Les mesures à prendre pour prévenir la formation des débris marins et en réduire la quantité sont les suivantes : a) améliorer la gestion des déchets à terre et en mer, notamment en recyclant davantage les matériaux et en concevant des matériaux d'emballage plus facilement dégradables; b) appliquer les instruments internationaux et veiller à ce qu'ils soient respectés; c) améliorer les installations portuaires de collecte des déchets; et d) renforcer les activités d'éducation et de sensibilisation, afin de faire évoluer les comportements.

##### **a) Gestion des déchets**

250. Le meilleur moyen de réduire la quantité des débris marins est de diminuer la quantité de déchets produits à terre et sur les navires marchands, les navires de pêche, les bateaux de plaisance et les plates-formes en mer, en réutilisant et en recyclant les matériaux, par exemple. Une fois produits, les déchets doivent être collectés et traités d'une façon qui ne nuise pas à l'environnement en vue d'être utilisés, recyclés ou éliminés dans de bonnes conditions de sécurité. La mise au

point de matières biodégradables pourrait contribuer à réduire la quantité totale de plastiques continuellement présents en mer et près des côtes (ainsi que sur le littoral). Mais il ne faudrait pas croire pour autant qu'il serait acceptable de polluer l'environnement par des déchets provenant de matières « plus respectueuses de l'environnement » si des matières de ce genre étaient mises au point. Au nombre des mesures à prendre pour améliorer la gestion des déchets d'origine terrestre, il faudrait que les municipalités assurent correctement la gestion des décharges et des installations d'épuration des eaux usées. De plus, les zones de loisirs, comme les plages et les terrains de camping, devraient être équipés d'un nombre suffisant de poubelles pour répondre aux besoins des visiteurs. L'éducation, l'information et la formation sont des éléments essentiels des mesures à prendre pour rendre la gestion des déchets plus efficace.

251. Les gros navires et les plates-formes en mer devraient avoir des plans de gestion des déchets et, dans le cas des navires plus petits et des bateaux de plaisance, la gestion des déchets devrait être prévue d'avance. Ainsi, en 2001, les membres du Conseil international des lignes de croisière ont adopté des pratiques et procédures en matière de gestion des déchets à bord des navires de croisière. Ils se sont engagés à appliquer une politique de « rejet zéro » en ce qui concerne les déchets solides (ordures) inscrits à l'annexe V de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires en adoptant des procédures plus étendues de réduction des déchets afin de limiter sensiblement la quantité de déchets produits à bord des navires, et à étendre les stratégies de réduction des déchets à la réutilisation et au recyclage des matériaux dans toute la mesure du possible de façon à réduire encore la quantité de déchets à débarquer. Les déchets produits en mer devraient être stockés à bord et déchargés à terre dans des installations de collecte appropriées, à l'exception des matières dont la Convention internationale autorise le rejet en mer (voir par. 254 ci-après).

#### **b) Instruments juridiques**

252. Les débris marins ne sont pas toujours expressément mentionnés dans les instruments juridiques internationaux. Toutefois, lorsque ces instruments prévoient, par exemple, des obligations visant à diminuer ou à éliminer le rejet de déchets provenant de navires, des mesures destinées à faire cesser le rejet de déchets solides à partir de sources telluriques, ou encore des mesures visant à réduire le nombre d'engins de pêche perdus par des navires, ils couvrent implicitement la question des débris marins. Ainsi, les conventions relatives à la protection et à la conservation des milieux marin et côtier adoptées dans le cadre du Programme pour les mers régionales du PNUE et des programmes qui y sont associés réglementent diverses sources de pollution et contribuent donc généralement à la prévention et à la réduction des débris marins, même s'ils n'abordent pas directement la question. Certaines régions sont allées plus loin et ont adopté des protocoles visant expressément à protéger le milieu marin de la pollution due à des activités terrestres ou à l'immersion de déchets, qui constituent un moyen plus direct de s'attaquer au problème des débris marins.

##### *i) Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*

253. Dans sa partie XII, la Convention prévoit que les États ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin, et doivent prendre, séparément ou conjointement selon qu'il convient, toutes les mesures qui sont nécessaires pour

prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, quelle qu'en soit la source. À cette fin, ils doivent mettre en œuvre les moyens les mieux adaptés dont ils disposent, en fonction de leurs capacités. Les États ont l'obligation de ne pas remplacer une forme de pollution par une autre et de ne pas introduire des espèces étrangères ou nouvelles pouvant nuire au milieu marin. Ils doivent élaborer des règles et des normes internationales visant à prévenir la pollution à partir de sources telluriques, et en tenir compte lorsqu'ils adoptent des lois et des règlements nationaux. Ils sont en outre tenus de mettre au point des règles et des normes internationales visant à prévenir la pollution par immersion et par les navires, et de les appliquer et les faire respecter à l'échelon national. Ces règles et normes internationales représentent les normes minimales à respecter par les États du pavillon. Elles peuvent être appliquées à l'encontre d'un navire étranger par un État côtier ainsi que par un État du port en cas de violation de la réglementation en matière de rejet. Conformément à l'article 211, les États côtiers peuvent adopter et faire respecter des règles et normes plus strictes pour la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution par les navires. En outre, la Convention impose aux États côtiers d'adopter, d'appliquer et de faire respecter des règles et des normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin qui provient d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages<sup>114</sup>.

ii) *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires*

254. La plupart des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui sont visées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont énoncées dans la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dont les six annexes réglementent le rejet des déchets par les navires (voir par. 115 ci-dessus). Le rejet d'ordures est réglementé par l'annexe V, qui s'applique à tous les navires, y compris les navires de pêche et les bateaux de plaisance, sauf dispositions expresses contraires. L'évacuation n'importe où dans la mer d'objets en matière plastique (notamment les filets et le matériel de pêche) est interdite, et le rejet par des navires d'autres ordures dans les eaux côtières et les zones spéciales définies dans la Convention est strictement limité. Les navires étrangers peuvent être inspectés dans les ports lorsqu'il y a des raisons précises de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des méthodes essentielles à appliquer à bord pour prévenir la pollution par les ordures, et aussi pour examiner le registre des ordures. Toutes les parties à la Convention sont tenues de mettre en place des installations de collecte des déchets adéquates pour les navires mouillant dans leurs ports. Cette obligation est particulièrement nécessaire dans les zones spéciales où, en raison de la vulnérabilité de ces zones à la pollution, des restrictions encore plus strictes concernant les rejets ont été imposées. Les obligations concernant les zones spéciales, telles que les définit la Convention, ne sont pas entrées en vigueur dans la mer Noire, la zone des golfes, la mer Méditerranée, la mer Rouge et la région des Caraïbes, faute d'installations de collecte des déchets adéquates.

255. Il est interdit d'évacuer des ordures depuis des plates-formes fixes ou flottantes qui explorent, exploitent ou traitent au large les ressources minérales du fond des mers et des océans, ainsi que depuis tous les autres navires se trouvant à côté ou à moins de 500 mètres de ces plates-formes.

256. Afin d'aider les États à mettre en œuvre l'annexe V, l'OMI a adopté des Directives pour la mise en œuvre de l'annexe V de la Convention internationale

pour la prévention de la pollution par les navires [résolution MEPC.59 (33), modifiée par la résolution MEPC.92 (45)], des spécifications standard pour les incinérateurs à bord des navires et des Directives pour l'établissement des plans de gestion des ordures (MEPC/Circ.317). En appendice de l'annexe V figure un modèle de registre des ordures.

iii) *Convention de Londres sur l'immersion des déchets*

257. La Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières, adoptée en 1972 et applicable dans l'ensemble du monde, régit l'immersion en mer de déchets et autres matières depuis des navires, des aéronefs, des plates-formes, etc., et, partant, interdit le rejet en mer de plastiques et autres matières synthétiques non dégradables. Dans la Convention figurent une liste noire et une liste grise des déchets : l'immersion des déchets inscrits sur la liste noire est interdite, et l'immersion des matières inscrites sur la liste grise est subordonnée à la délivrance d'une autorisation spécifique par une autorité nationale désignée. Toutes les autres substances ou matières peuvent être immergées après délivrance d'un permis général. La Convention sera bientôt remplacée par le Protocole de 1996, qui interdit toute immersion, sauf dans le cas des matières non dangereuses inscrites sur une liste, qui peuvent être immergées à condition de satisfaire à une évaluation écologique. Ni la Convention de Londres, ni son Protocole de 1996, ne couvrent le rejet en mer des déchets engendrés par l'exploitation normale des navires.

iv) *Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*

258. La Convention de Bâle établit un système de notification et de consentement entre les parties pour les mouvements transfrontières de déchets dangereux et autres déchets (tels que définis à l'article premier de la Convention) et interdit les échanges avec des États non parties des déchets sur lesquels elle porte. Les parties doivent aussi réduire au minimum le volume des déchets et assurer la mise en place d'installations d'élimination en vue d'une gestion écologiquement rationnelle des déchets dangereux et d'autres déchets. La Convention de Bâle pourrait donc être applicable aux débris marins d'origine tellurique. Elle couvre aussi certains détritiques en mer d'origine tellurique non dangereux, qui entrent dans les catégories des déchets demandant un examen spécial (les déchets ménagers collectés, par exemple). Les déchets de matières plastiques sous forme solide ne sont généralement pas couverts par la Convention, sauf s'ils présentent des caractéristiques de danger, telles que définies à l'annexe III de la Convention, et sont inscrits à l'annexe IX, liste B.

v) *Convention sur la diversité biologique*

259. L'un des principaux objectifs de la Convention sur la diversité biologique est la conservation de la diversité biologique. Certaines de ses dispositions ne sont donc pas étrangères au problème des débris marins et de leurs répercussions sur la biodiversité marine<sup>115</sup>. Dans le contexte du Mandat de Jakarta sur la conservation et l'utilisation durable des éléments constitutifs de la diversité biologique côtière et marine, le problème des détritiques en mer est pris en compte dans le cadre des activités concernant la pollution d'origine tellurique et marine. Il présente un intérêt particulier dans les domaines relatifs aux ressources biologiques marines et côtières

(étouffement des fonds marins et répercussions sur les poissons, les mammifères marins et les oiseaux de mer, qui sont piégés dans les débris ou les ingèrent) et aux espèces exotiques (les débris en tant que vecteurs de transport d'espèces)<sup>116</sup>.

vi) *Accord sur la conservation des albatros et des pétrels*

260. Dans le cadre de cet Accord, instrument négocié au titre de la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, le problème des débris marins est expressément mentionné dans le Plan d'action figurant en annexe II. Dans la section 3.3, qui a trait aux polluants et aux débris marins, il est prévu que les Parties prennent les mesures appropriées, dans le cadre de conventions sur l'environnement et par d'autres moyens, pour réduire au maximum le rejet à terre ou en mer de polluants provenant de la terre ou de navires, susceptibles d'avoir un effet néfaste sur les albatros et les pétrels.

vii) *Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable*

261. Ce code, adopté en 1995, est un instrument facultatif, destiné à tous ceux qui travaillent, directement ou indirectement, dans les secteurs de la pêche et de l'aquaculture, aussi bien dans des eaux intérieures qu'en haute mer<sup>117</sup>. Il exige, dans l'ensemble, que l'on veille à ce que les opérations de pêche soient conduites en prenant dûment en considération la protection de l'environnement marin. Il comporte donc plusieurs dispositions concernant les débris marins. Il demande aux États d'adopter des mesures appropriées pour réduire au minimum le gaspillage, les rejets et les captures par engins perdus ou abandonnés. À cet égard, il est précisé que les États devraient coopérer pour mettre au point et utiliser des technologies, matériels et méthodes opérationnelles propres à minimiser les pertes d'engins de pêche et les effets de la pêche « fantôme » par des engins perdus ou abandonnés (art. 8.4.6). Il comporte aussi des dispositions visant à réduire au minimum les débris à bord des navires de pêche et à les traiter (art. 8.7.2 à 8.7.4).

viii) *Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres*

262. Le Programme d'action mondial donne des conseils aux autorités nationales et régionales pour l'élaboration et la mise en œuvre de mesures durables visant à prévenir, réduire, maîtriser ou éliminer la dégradation du milieu marin causée par des activités d'origine terrestre. Les débris constituent l'une des neuf catégories de sources de pollution définies dans le Programme. Les eaux usées sont elles aussi définies comme une source de pollution et, à l'heure actuelle, une place prépondérante est accordée à la gestion des eaux usées urbaines dans le cadre de l'exécution du Programme.

263. Le Programme d'action mondial fixe plusieurs objectifs concernant les débris marins, notamment : a) mettre en place des installations contrôlées et respectueuses de l'environnement pour la réception, la collecte, la manipulation et l'élimination des débris provenant de collectivités situées dans des zones côtières; b) diminuer sensiblement la quantité de débris touchant les milieux marin et côtier, en prévenant ou en réduisant la production de déchets solides et en améliorant la gestion, notamment en collectant et en recyclant les débris.

264. Pour que ces objets soient atteints, les politiques et mesures adoptées à l'échelon national devraient avant tout viser à réduire la production de déchets

solides, à installer dans les lieux publics, à l'usage des citoyens, des conteneurs à ordures afin d'assurer une collecte et un recyclage appropriés, à mettre en place et à exploiter correctement des installations de gestion des déchets solides à terre, à lancer des campagnes de sensibilisation et d'éducation destinées à tous les intéressés portant sur la nécessité de réduire la production de déchets et d'éliminer ou de réutiliser les déchets sans nuire à l'environnement, à améliorer les capacités locales de planification et de gestion pour éviter que des décharges soient créées à proximité du littoral ou de voies d'eau et que des détritiques en provenant n'atteignent les milieux marin et côtier, à améliorer les programmes de gestion dans les petites collectivités rurales pour empêcher que des détritiques aboutissent dans les rivières et dans l'environnement marin et côtier, à mettre en place des campagnes et des services permanents pour la collecte des déchets solides qui polluent le littoral et la mer avoisinante.

265. À l'échelon régional, il faudrait promouvoir la coopération régionale en matière d'échange d'informations sur les pratiques et les expériences dans les domaines de la gestion, du recyclage et de la réutilisation des déchets, et les moyens de produire plus proprement, et mettre en place des dispositifs régionaux pour assurer la gestion des déchets solides. À l'échelon international, les mesures devraient comprendre la participation à un centre d'échanges sur la gestion, le recyclage et la réutilisation des déchets et sur les technologies permettant de réduire le plus possible les déchets, ainsi que la coopération avec les pays ayant besoin d'une assistance, sous la forme d'un soutien financier, scientifique et technologique, pour concevoir et mettre en place des méthodes d'élimination des déchets respectueuses de l'environnement ainsi que des solutions autres que l'élimination.

*ix) Action 21 et Plan de mise en œuvre de Johannesburg*

266. Le chapitre 21 d'Action 21 traite de la question des déchets solides et met en relief le fait que la gestion écologiquement rationnelle des déchets englobe non seulement l'élimination ou la collecte des déchets dans de bonnes conditions de sécurité, mais aussi la prise en compte des causes profondes du problème, comme les modes de production et de consommation non viables. Les paragraphes 17.24 à 17.27 du chapitre 17 sont consacrés aux mesures à prendre pour lutter contre la pollution due à des activités d'origine terrestre. Au paragraphe 17.30 d), il est demandé aux États de faciliter l'établissement d'installations portuaires qui recueillent les déchets d'hydrocarbures, les résidus chimiques et les déchets ordinaires des navires, en particulier dans les zones spéciales définies dans la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, et d'encourager à construire dans les ports de plaisance et les ports de pêche des installations à petite échelle.

267. Selon le paragraphe 22 du Plan de mise en œuvre de Johannesburg, il faut prévenir et réduire au maximum la production de déchets et maximaliser la réutilisation, le recyclage et l'utilisation de matériaux de substitution respectueux de l'environnement. Le paragraphe 32 traite des sources de pollution telluriques et souligne combien il importe de mettre en œuvre le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres. Le paragraphe 33 porte sur la pollution marine causée par la navigation et il y est indiqué qu'il conviendrait de ratifier et de mettre en œuvre les conventions internationales qui s'y rapportent.

**c) Installations de collecte des déchets**

268. Si l'on veut parvenir à réduire la quantité de déchets provenant des navires, il est indispensable de mettre en place des installations de collecte des déchets adéquates dans tous les ports, y compris les ports de plaisance et les ports de pêche, et d'en rendre l'utilisation obligatoire. En effet, le principal obstacle à l'application effective de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires est l'absence, ou l'insuffisance, d'installations de collecte des déchets dans de nombreux ports de par le monde. Ce problème est particulièrement grave pour les petits États insulaires en développement, qui accueillent souvent des bateaux de croisière dans leurs ports.

269. Pour trouver une solution satisfaisante à ce problème, il faut l'aborder sous ses aspects économiques et techniques. Ce qu'il faut, c'est consacrer de gros investissements à la mise en place d'infrastructures portuaires dans de nombreuses régions du monde et assurer une gestion écologiquement viable des déchets une fois qu'ils sont débarqués. L'OMI a élaboré un Manuel complet sur les installations portuaires de collecte ainsi que des directives pour garantir l'efficacité de ces installations. Elle a aussi offert une assistance technique à plusieurs pays pour donner effet au statut de zone spéciale prévu dans la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

270. Lorsqu'il existe des installations portuaires adéquates pour la collecte des déchets, les navires ne doivent pas être dissuadés de les utiliser par des coûts élevés, des procédures compliquées, de longues escales dans les ports, de la paperasse inutile, des règlements sanitaires trop stricts, des règlements douaniers ou autres obstacles. Ainsi, les membres de la Commission pour la protection du milieu marin de la mer Baltique n'exigent pas de droit spécial pour la collecte des déchets provenant des navires. Les frais sont inclus dans les droits portuaires ou les droits de mouillage<sup>118</sup>.

**d) Sensibilisation**

271. Les débris marins ne constituent pas uniquement un problème écologique qui ne peut être réglé que par l'adoption de lois, leur application effective et le recours à des solutions techniques. Il s'agit aussi d'un problème culturel, qui doit être traité comme tel. Il faut donc s'efforcer de faire évoluer les mentalités, les comportements et les modes de gestion, de favoriser l'éducation et de faire participer tous les secteurs et intervenants concernés, notamment le grand public. Les initiatives telles que l'organisation de conférences internationales sur les débris marins et la réalisation d'une étude par le PNUE en collaboration avec d'autres organisations (voir par. 232 ci-dessus) contribuent à renforcer la sensibilisation dans le monde et dans les régions.

272. Afin d'éduquer et d'informer les populations et de leur donner le sentiment qu'elles peuvent contribuer à résoudre le problème, et non en être seulement l'une des causes, de nombreux pays du monde organisent régulièrement des opérations de nettoyage. Il faudrait encourager et soutenir les activités de ce type.

**5. Mesures de traitement des débris marins existants**

273. Les mesures de traitement des débris marins existants comprennent les opérations de nettoyage des plages et des fonds marins et les projets visant à

permettre aux navires de pêche de déposer à terre les débris marins pris dans leurs engins sans avoir à payer de redevance pour l'enlèvement des ordures. Des opérations de nettoyage sont menées régulièrement dans un grand nombre de pays. La plupart du temps, ce sont les municipalités, des bénévoles ou des organisations non gouvernementales qui s'en chargent. On peut notamment citer International Coastal Clean-up et la Campagne pour un monde propre. Le coût des opérations de nettoyage peut être important : en 1998, 64 collectivités locales de la région de la mer du Nord ont dit avoir dépensé chaque année 6 millions de dollars environ pour nettoyer leurs plages et en préserver ainsi l'aspect et la propreté pour accueillir vacanciers et baigneurs.

## 6. Conclusions

274. Malgré les efforts déployés aux niveaux mondial, régional et national, il est certain que le problème des débris marins s'aggrave. La mauvaise gestion des déchets et les carences dans l'application et l'imposition des règles et normes internationales, régionales et nationales – qui pourtant pourraient améliorer la situation –, associées à la méconnaissance de la question par les principaux intervenants et par le grand public, sont les principales raisons pour lesquelles ce problème persiste et semble même empirer dans le monde.

275. L'adoption de pratiques écologiquement rationnelles de gestion des déchets est capitale pour la prévention et la réduction des débris marins. Une fois produits, ceux-ci devraient être ramassés et jetés convenablement. En mettant simplement sur pied des opérations de nettoyage conjointes entre États d'une même région, on pourrait réduire les coûts, mais il importe aussi que tous les intervenants apportent leur contribution. Des programmes de ramassage pourraient offrir des mesures d'encouragement : les pouvoirs publics pourraient, par exemple, instituer un système de rachat subventionné des vieux filets de pêche qui inciterait financièrement les pêcheurs à les ramasser<sup>119</sup>.

276. Les instruments juridiques susmentionnés offrent le cadre juridique pour la prévention et la réduction des débris marins. Il faut encore que les instruments existants soient mieux appliqués et respectés. Leur véritable application peut être favorisée par la publication de directives visant, par exemple, les secteurs du tourisme, de la plaisance, etc., ainsi que par la diffusion d'informations sur la bonne gestion des déchets.

277. Pour régler le problème des débris marins d'origine terrestre, il faudrait intensifier les activités actuelles de bonne gestion des déchets menées dans le cadre du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (PAM). À l'échelle régionale, les protocoles régionaux sur la pollution d'origine terrestre devraient être pleinement et véritablement appliqués aux débris marins. En outre, les débris qui proviennent de la terre devraient être dûment pris en compte lors de l'élaboration de tels protocoles. Sur le plan national, l'action devrait être axée sur la pleine mise en œuvre des dispositions du PAM relatives à la gestion des déchets. Pour qu'il soit mieux appliqué, il faudrait renforcer la coopération avec les pays qui ont besoin d'assistance, en les aidant, sur les plans financier, scientifique et technique, à mettre au point et à instituer des méthodes écologiquement rationnelles d'élimination des déchets et des solutions de rechange.



278. Lorsqu'ils mettent en œuvre les instruments pertinents tels que la Convention sur la diversité biologique et lorsqu'ils prennent des décisions politiques à cet égard, les États devraient tenir compte de la menace des effets des débris marins sur la biodiversité marine. L'Initiative internationale pour les récifs coralliens (voir par. 156 ci-dessus) pourrait offrir la tribune voulue pour en débattre.

279. Toute prévention ou réduction efficace des débris marins provenant des navires est impossible sans installations portuaires de réception idoines. L'absence ou l'insuffisance, dans nombre de ports et de marinas du monde, de telles installations pour le ramassage des déchets solides et ordinaires provenant des navires, constitue l'obstacle majeur à l'application et à l'imposition intégrales de l'annexe V de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et à l'entrée en vigueur du principe des zones spéciales. Il faut aider les États sur le plan technique pour leur permettre d'assurer la présence d'installations portuaires de réception des déchets, dans les ports, dont ceux de plaisance et de pêche. L'Organisation maritime internationale (OMI) a prié les gouvernements de lui faire rapport sur leur expérience à cet égard, afin de pouvoir cerner les problèmes et mettre ainsi au point un plan d'action (voir par. 123). Lorsque les installations voulues existent, il est important de veiller à ce que les redevances ne dissuadent pas d'y avoir recours.

280. Les mesures visant à améliorer le respect des instruments internationaux pertinents en matière de prévention et de réduction des débris marins d'origine terrestre comprennent l'intensification de la surveillance des navires, en particulier de pêche, de tourisme et de plaisance, avec en cas de rejets ou de décharge illicites des amendes suffisamment élevées pour avoir un effet dissuasif, et le renforcement du contrôle des navires par l'État du port.

281. Concernant les débris marins résultant des pêches, des mesures ont été proposées pour réduire au minimum les pertes ou abandons d'engins de pêche et en faciliter la récupération, notamment en les dotant de systèmes de positionnement global par satellite (GPS) pour les situer et en exigeant leur marquage et le signalement de tout engin de pêche perdu<sup>120</sup>. Il a aussi été suggéré que les organisations et arrangements régionaux de gestion des pêcheries inscrivent dans leur mandat et dans leurs mesures de protection l'interdiction de déverser des engins de pêche et les débris y afférents et l'obligation de s'efforcer de récupérer les engins perdus<sup>121</sup>.

282. Face à la grave méconnaissance de la situation mondiale concernant les débris marins et au déséquilibre géographique dans les informations dont on dispose, il faut améliorer et étoffer la base d'information sur eux par des nouvelles activités de recherche et de suivi. Il convient pour cela de mettre au point des stratégies pour cerner leurs types, sources, quantités et interactions, et les grands groupes d'utilisateurs, ainsi que des stratégies d'évaluation des répercussions socioéconomiques des débris marins. Là où il n'existe pas de mécanisme de suivi, il faut en instituer, et il faut déterminer un nombre restreint d'indicateurs marins de base applicables à toutes les activités de suivi, afin de garantir une plus grande cohérence et une meilleure compatibilité des données et des renseignements sur les quantités de débris marins et sur leur évolution, et permettre ainsi de constituer un cadre commun d'action mondiale. Les évaluations mondiales et régionales de l'état des côtes et des mers devraient comporter l'étude des débris marins. Le centre d'échange d'informations du Programme d'action mondial (Global Marine Litter

Information Gateway), créé pour le partage mondial de l'information sur les déchets marins d'origine terrestre, pourrait aussi servir à partager l'information sur toutes les sources de débris marins, sur la base des renseignements fournis par les organisations compétentes.

283. Vu le risque de pollution transfrontière qu'ils représentent, les débris marins sont un problème mondial autant que national, pour lequel il n'existe pas de solution unique et qui appelle toute une panoplie de mesures intégrées bien ciblées. Les entités qui s'occupent des débris marins dans différents contextes seraient donc avisées de coopérer pour que la lutte contre eux soit menée de façon globale et efficace aux échelons national, régional et mondial.

## **XI. Le tsunami de l'océan Indien**

284. Le 26 décembre 2004, un séisme de magnitude 9,3 sur l'échelle de Richter<sup>122</sup> au large de l'île de Sumatra a engendré un tsunami dévastateur, inondant de grandes étendues des zones côtières des pays riverains de l'océan Indien, de l'Indonésie à la Somalie en passant par Sri Lanka, l'Inde, les Maldives, la Thaïlande, le Myanmar, le Kenya, Madagascar, les Seychelles et la République-Unie de Tanzanie. Le tsunami (« vague déferlant dans un port », en japonais) est une série de grosses vagues pouvant atteindre 10 à 30 mètres de hauteur, voire plus sur le littoral. Il peut résulter d'une brusque déformation du fond des mers et du déplacement vertical des eaux surjacentes faisant suite à un séisme, à un glissement sous-marin ou à une éruption volcanique. Les séismes de subduction, ou tectoniques, sont particulièrement porteurs de tsunami et surviennent lorsqu'une plaque océanique plus dense plonge sous une plaque continentale : phénomène de subduction. De tels déplacements se produisent généralement autour de la zone de subduction de la croûte terrestre connue sous le nom de « Cercle de feu » du Pacifique. Le séisme dévastateur de très forte poussée survenu le 26 décembre 2004 a été provoqué par le relâchement des tensions qui s'étaient accumulées avec la subduction de la plaque de l'Inde sous celle de la Birmanie. La localisation préliminaire des ondes de choc plus fortes qui ont suivi le séisme de très forte poussée indique qu'environ 1 200 kilomètres de bordure de plaque ont glissé à la suite du séisme<sup>123</sup>, ce qu'a confirmé une récente étude réalisée par le *HMS Scott* dans la zone économique exclusive de l'Indonésie, dans le cadre des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à la recherche scientifique marine<sup>124</sup>.

### **A. Répercussions du tsunami**

285. D'après les estimations, le tsunami de l'océan Indien aurait tué 273 770 personnes, en aurait déplacé 1,6 million et en aurait laissé plus d'un demi-million sans abri<sup>125</sup>. Il a entraîné l'érosion des côtes et de vastes inondations. Les pays touchés ont subi plusieurs milliards de dollars de dégâts matériels – propriétés, infrastructures, environnements côtiers et écosystèmes vitaux. Les secteurs économiques vitaux liés à l'océan (pêches ou tourisme, par exemple) ont gravement souffert : les exportations pour ces seuls secteurs représentaient plus de 30 milliards de dollars des gains annuels des États concernés<sup>126</sup>.

286. Le tsunami a détruit ou gravement endommagé des ports de pêche et des dizaines de milliers de bateaux de pêche, il a entraîné la perte ou la détérioration de

centaines de milliers d'engins de pêche et la destruction de milliers de viviers et parcs-réservoirs et il a porté gravement préjudice à l'aquaculture et aux entreprises de transformation de poisson. On s'attend donc à une baisse à court terme des exportations de poisson et de produits du poisson des pays touchés, et à une diminution de 90 % de la production locale de poissons, avec les répercussions que cela implique pour la sécurité alimentaire des populations locales<sup>127</sup>. Or, pour bon nombre des populations littorales, la pêche est l'unique source de revenus et de moyens de subsistance.

287. Les infrastructures maritimes telles que les ports, les aides à la navigation et les stations au sol du système de positionnement universel ont aussi été endommagées par le tsunami. Dans le détroit de Malacca, par exemple, des milliers d'aides à la navigation, telles que les bouées maintenues en place par des ancrs en forme de champignon, ont été déplacées par les vagues, faisant courir le risque d'erreurs dans le signalement des positions<sup>128</sup>. L'Association internationale de signalisation maritime et l'Organisation hydrographique internationale ont commencé à évaluer en détail l'étendue des dégâts infligés aux ports et leurs abords, aux chenaux et aux aides à la navigation dans les zones touchées par la catastrophe.

288. La grande intensité du tsunami et la vague de dépôts et débris qui en a résulté ont endommagé récifs coralliens, verdières, mangroves et écosystèmes associés. S'agissant des récifs coralliens, certaines zones semblent avoir gravement souffert, tandis que d'autres ont été épargnées ou devraient être reconstituées d'ici 5 à 10 ans<sup>129</sup>. D'une manière générale, la plupart des pays touchés ont souffert, à des degrés divers, des mêmes problèmes environnementaux liés au tsunami. Les déchets déposés posent un risque pour la santé des populations ainsi que pour les fonctions écologiques. Les eaux côtières ont été contaminées à la suite des dommages causés aux systèmes de collecte et de traitement des eaux usées, ainsi qu'aux sites industriels.

289. Les évaluations écologiques menées après le tsunami ont révélé que les écosystèmes côtiers, y compris les récifs coralliens, les mangroves et les verdières, ont agi comme un tampon naturel, protégeant, en partie au moins, le littoral de certains pays. En Thaïlande comme aux Maldives, la forte présence de récifs a amorti les effets du tsunami et les pertes y ont donc été moindres par rapport à d'autres zones. Malheureusement, dans un grand nombre de zones de l'océan Indien, les récifs protecteurs, les dunes de sable et les mangroves ont pâti du développement économique, notamment du tourisme et de l'aquaculture, et face au tsunami, de nombreuses populations côtières ont ainsi été privées de ces remparts. La protection de l'environnement est donc capitale pour celle de la vie humaine.

## **B. Mesures prises à la suite du tsunami**

290. Vu l'hécatombe et les énormes destructions provoquées par le tsunami de l'océan Indien, la communauté internationale a pris sans attendre des dispositions pour faire face à la crise humanitaire immédiate, mettre sur pied un système d'alerte rapide et enclencher les processus de relèvement et de reconstruction. Nombreux sont les États, les organisations internationales, les organisations non gouvernementales et les entreprises privées qui ont contribué ou annoncé des ressources pour l'aide humanitaire et les secours<sup>130</sup>.

## 1. Systèmes d'alerte rapide

291. L'alerte rapide et la prévoyance sont capitales pour éviter que des phénomènes dangereux prennent la dimension de catastrophes. Des signaux clairs, reçus à temps, associés à la connaissance de la marche à suivre peuvent sauver des vies et assurer la survie économique des personnes et des collectivités. Dans le cas du tsunami de l'océan Indien, la sous-estimation initiale de l'ampleur du séisme a empêché de donner l'alerte à temps. La nécessité absolue de mettre en place des systèmes d'alerte rapide aux échelons mondial et régional a été soulignée dans des instances internationales et régionales, dont l'Assemblée générale<sup>131</sup>.

292. Lors de leur réunion spéciale du 6 janvier 2005 en Indonésie, les dirigeants de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) sont convenus, notamment, de mettre en place un système régional d'alerte rapide sur les tsunamis dans la région de l'océan Indien et de l'Asie du Sud-Est. À la réunion ministérielle sur la coopération régionale concernant un dispositif d'alerte rapide aux tsunamis qui a suivi à Bangkok, le 29 janvier 2005, il a été décidé de prendre immédiatement des mesures concrètes pour améliorer les capacités d'alerte rapide dans l'océan Indien et en Asie du Sud-Est, et de coopérer à des dispositifs provisoires d'alerte rapide et au renforcement et au perfectionnement des systèmes nationaux, tout en cherchant à mettre en place un système régional coordonné. Les participants à cette réunion sont convenus qu'il fallait mettre au point un système régional d'alerte rapide, si possible d'ici à juin 2006, dans le cadre d'une stratégie internationale des Nations Unies coordonnée par la Commission océanographique intergouvernementale.

293. Lors de la Conférence mondiale sur la prévention des catastrophes tenue à Kobé, au Japon, du 19 au 22 janvier 2005, les participants ont adopté une déclaration commune sur la catastrophe dans l'océan Indien (A/CONF.206/L.6/Rev.1), dans laquelle ils ont considéré qu'il était nécessaire d'utiliser l'expérience acquise grâce aux systèmes existants d'alerte rapide aux tsunamis dans l'océan Pacifique, en faisant appel aux mécanismes de coordination de la Commission océanographique intergouvernementale et des autres organisations internationales ou régionales compétentes. Ils ont toutefois également envisagé de créer un système provisoire d'alerte rapide pour l'océan Indien, qui associerait l'Agence météorologique japonaise et le Centre d'alerte au tsunami du Pacifique, de la Commission océanographique intergouvernementale<sup>132</sup>, renseignerait les autorités nationales de la région de l'océan Indien et les alerterait sur la base des données de surveillance collectées.

294. Au cours de la Conférence, il a aussi été décidé de créer un programme international d'alerte rapide, d'ici à juin 2007 si possible, s'intéressant non seulement aux tsunamis mais aussi à toutes les autres menaces telles que les ondes de tempête et les cyclones. Pour coordonner les multiples initiatives proposées par les organisations et les pays, la Commission océanographique intergouvernementale organisera, du 3 au 8 mars 2005, à Paris, la Réunion internationale de coordination pour la mise en place d'un système d'alerte aux tsunamis et d'atténuation de leurs effets dans l'océan Indien. Il devrait en résulter un projet de plan d'action assorti d'un calendrier pour la création d'un système d'alerte aux tsunamis et d'atténuation de leurs effets dans l'océan Indien ainsi qu'un projet de plan directeur pour un système d'alerte mondial aux tsunamis.

295. La nécessité de systèmes d'alerte rapide pour les risques naturels a aussi été soulignée lors de la réunion des petits États insulaires en développement tenue en janvier 2005 à Maurice. Les représentants y sont convenus que de tels systèmes étaient vitaux et que, pour réduire la vulnérabilité des pays, il fallait certes des moyens technologiques (télécommunications et bouées marines, par exemple) mais aussi des initiatives locales d'éducation et de formation.

296. La création d'un système d'alerte rapide aux tsunamis dans les Caraïbes a été envisagée lors de la réunion d'un groupe d'experts à la Barbade en février 2005. Il a passé en revue les réseaux de surveillance de la région, étudié les dispositifs de partage des données et conçu un programme d'action. Des groupes de travail détermineront le risque couru par les populations côtières à partir du levé des inondations dues au tsunami, et mettront au point des programmes d'éducation et de formation à long terme.

297. La communauté internationale a souligné l'importance vitale des systèmes de télécommunication efficaces pour les systèmes d'alerte rapide et la prévention des pertes en vies humaines, ainsi que pour le bon déroulement des opérations de secours. L'Organisation maritime internationale a proposé notamment de mettre au service de la diffusion des alertes au tsunami – en particulier à destination des navires et des bateaux de pêche – l'infrastructure de communications par satellite et par radio qu'elle a mise sur pied pour la diffusion des renseignements sur la sécurité maritime. L'Organisation météorologique mondiale (OMM) compte mettre à disposition son Système mondial de télécommunications pour la collecte et la diffusion des données.

298. Pour mieux réagir aux catastrophes, éviter les pertes en vies humaines et aider les survivants, les obstacles réglementaires qui empêchaient d'utiliser les moyens de télécommunication en cas de catastrophe ont été levés avec l'entrée en vigueur, le 8 janvier 2005, de la Convention de Tampere sur la mise à disposition de ressources de télécommunication pour l'atténuation des effets des catastrophes et pour les opérations de secours en cas de catastrophe<sup>133</sup>. Les sinistrés pourront désormais bénéficier d'opérations de secours plus rapides et plus efficaces, la télécommunication étant fondamentale dans la coordination des opérations de sauvetage et de secours complexes.

299. L'aide proposée par les États à l'appui de systèmes d'alerte rapide consiste à : a) aider à constituer une base de données des Nations Unies sur les catastrophes; b) fournir de nouvelles bouées de détection de tsunami grâce au Système mondial de systèmes d'observation de la Terre (GEOSS); et c) former des experts en catastrophes dans les pays en développement. Ainsi, un séminaire lancé par la Stratégie internationale de prévention des catastrophes s'est tenu au Japon, du 22 au 24 février 2005, pour offrir aux grands responsables administratifs des informations pratiques et techniques sur la façon dont un système d'alerte rapide peut fonctionner à l'échelle nationale<sup>134</sup>.

## **2. Reconstruction et relèvement**

300. Si les catastrophes naturelles touchent tous les pays, elles frappent bien plus durement les pays en développement, notamment les petits États insulaires en développement. Les ravages causés à la zone côtière, aux différents secteurs économiques et à l'environnement à la suite du tsunami dans l'océan Indien se sont traduits pour des millions d'habitants de la région par la perte non seulement de leur

logement et de leurs biens, mais aussi des moyens de faire vivre leurs familles. Le redressement économique et la création d'emplois figurent donc en tête des priorités absolues, après que les besoins en secours d'urgence auront commencé de diminuer. Nombre d'États et d'organisations soutiennent l'action de reconstruction et de relèvement dans les zones touchées.

### **Planification et développement des zones côtières**

301. Le rôle important des éléments naturels tels que les récifs coralliens et les mangroves dans la protection des zones côtières des petits États insulaires ou de faible élévation contre les phénomènes marins agressifs et destructeurs a été souligné lors de la réunion, en janvier 2005 à Maurice, des petits États insulaires en développement où les gouvernements sont convenus qu'il fallait prendre davantage de mesures pour préserver ces écosystèmes vitaux, notamment en évaluant mieux les répercussions des opérations d'aménagement du littoral. Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a souligné qu'avec la destruction de l'environnement provoquée par le tsunami l'occasion s'offrait de reconstruire en cherchant à préserver les ressources naturelles pour le bien des populations locales les plus durement touchées par la catastrophe<sup>135</sup>. Une réunion sur la gestion du relèvement de la zone côtière dans la région touchée par le tsunami s'est tenue en Égypte en février 2005 pour débattre des principes de base de la reconstruction et du relèvement du littoral dans le cadre élargi de son aménagement intégré, et pour donner des informations sur les outils et mécanismes exécutifs pour réduire les effets néfastes potentiels des catastrophes futures. Un document présentant les grands principes de reconstruction des côtes touchées par le tsunami a été présenté à cette réunion<sup>136</sup>.

302. En Thaïlande, des écologistes et certains professionnels du tourisme mettent en garde contre toute construction anarchique sur les plages touchées par le tsunami, recommandant de reconstruire selon des règles très strictes de façon à ménager l'environnement et à préserver le milieu naturel des îles. Les responsables et les autorités locales ont dit vouloir réglementer plus rigoureusement l'aménagement du front de mer<sup>137</sup>.

### **Tourisme**

303. Aux Maldives, où l'économie repose largement sur l'industrie du tourisme, les autorités ont institué un programme intitulé « Adopt an Island » (Adoptez une île), pour inciter les entreprises à participer aux coûts de relèvement et aux frais de logement des 12 000 personnes déplacées par la catastrophe<sup>138</sup>.

304. L'Organisation mondiale du tourisme a adopté le Plan d'action de Phuket pour encourager les touristes à revenir en Thaïlande, à Sri Lanka, aux Maldives et en Indonésie. Il s'attache à sauver les emplois dans l'industrie du tourisme, à relancer les entreprises du secteur et à augmenter le nombre de touristes. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a souligné que le tsunami ayant nui à l'emploi et aux moyens de subsistance, les mesures commerciales immédiates devraient être axées sur la reprise socioéconomique et comporter des mesures spéciales pour relancer l'industrie du tourisme et remettre sur pied son infrastructure<sup>139</sup>.

### **Secteur des pêches**

305. L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a établi et compte diffuser un atlas des zones touchées par le tsunami en Asie. Elle a institué un fonds spécial pour les activités d'urgence et de relèvement, qui lui a permis d'aider rapidement les gouvernements et les institutions financières internationales à évaluer les pertes et dommages subis par l'agriculture et la pêche. À l'issue de la première évaluation des dommages considérables aux pêcheries des États riverains de l'océan Indien, la FAO a mené une action concertée pour soutenir les pêches de capture marines et l'aquaculture des pays touchés grâce à des mesures d'aide et de relèvement. Elle compte aider, dans la mesure de leurs besoins, l'Indonésie, les Maldives, le Myanmar, les Seychelles, la Somalie, Sri Lanka et la Thaïlande à réparer et reconstruire l'infrastructure de la pêche (ports et viviers, par exemple), à réparer et remplacer les navires et engins de pêche, et à secourir et relever les populations de pêcheurs touchés (aide financière et formation, notamment).

### **Infrastructure maritime**

306. L'OMI a souligné l'importance stratégique de veiller à ce que les ports, les aides à la navigation et les autres composantes vitales de l'infrastructure maritime puissent fonctionner au plus vite, tant pour favoriser à moyen et à long terme le relèvement des régions touchées que pour garantir à court terme l'acheminement efficace et sûr de l'aide par mer. Un plan d'action coordonné a été mis au point avec l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) et l'Organisation hydrographique internationale (OHI), par lequel les trois organisations comptent, avec l'Organisation météorologique mondiale, concentrer l'essentiel de leurs efforts sur les moyens d'assurer l'intégrité de l'infrastructure nécessaire à la navigation maritime afin de garantir la sécurité de la navigation, notamment des navires qui acheminent les secours humanitaires d'urgence<sup>140</sup>.

### **Environnement**

307. Les participants à la Conférence mondiale sur la prévention des catastrophes ont débattu du rôle capital joué par un environnement sain dans la réduction à long terme de leurs risques. Le Cadre d'action de Hyogo pour 2005-2015 (A/CONF.206/L.2/Rev.1) dit qu'il y a risque de catastrophe en cas d'interaction entre des aléas et des facteurs de vulnérabilité notamment environnementaux. Pour limiter les facteurs de risque sous-jacents, il faut donc ménager les ressources écologiques et naturelles et gérer comme il convient les écosystèmes fragiles (récifs coralliens, par exemple).

308. Au lendemain du tsunami, le PNUE a créé l'équipe spéciale sur le tsunami en Asie, chargée d'aider les autorités nationales des pays touchés ainsi que l'ONU en évaluant les effets de la catastrophe sur l'environnement et en y remédiant, en donnant des conseils écologiques, et en mobilisant la communauté internationale et en coordonnant son action dans le secteur de l'environnement. L'équipe spéciale mobilise notamment l'aide d'urgence à l'environnement en intégrant les besoins à court terme correspondants dans l'appel éclair pour répondre aux besoins humanitaires. Elle cherche aussi à intégrer l'évaluation de l'impact sur l'environnement et les opérations de relèvement dans la reconstruction des régions touchées. Le PNUE a aussi répondu aux demandes d'assistance émanant de la

plupart des pays touchés pour évaluer les dégâts à l'environnement, notamment aux récifs coralliens, et mettre au point des plans d'action pour remédier aux problèmes recensés et créer la capacité d'alerte rapide.

309. Le Centre mondial de surveillance pour la conservation du PNUE va aider, avec la télédétection et le Système d'information géographique, à évaluer les effets sur la diversité biologique, en particulier sur les récifs coralliens, le littoral et les zones protégées. Le PNUE facilitera et appuiera aussi la mise au point d'une stratégie de gestion des déchets et la rédaction de directives correspondantes, notamment pour la gestion d'urgence des débris.

310. À l'heure actuelle, d'autres organisations cherchent activement à aider les pays touchés, notamment l'Union mondiale pour la conservation de la nature et de ses ressources, qui a créé une équipe spéciale de haut niveau chargée de mettre au point des mesures pour remédier aux effets dévastateurs du tsunami dans l'océan Indien, avec pour priorité l'évaluation des dégâts et le relèvement des environnements côtiers.

## **XII. Coopération et coordination internationales**

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

311. Par sa résolution 54/33, l'Assemblée générale a décidé de créer un processus consultatif officieux ouvert à tous pour faciliter l'examen annuel par l'Assemblée générale, de façon efficace et constructive, de l'évolution générale des affaires maritimes et du droit de la mer. Par sa résolution 57/141, l'Assemblée a décidé de maintenir le Processus consultatif pour une nouvelle période de trois ans. À sa soixantième session, elle en examinera l'efficacité et l'utilité. Conformément à l'alinéa e) du paragraphe 3 de la résolution 54/33 et après consultations avec les États Membres, par une lettre datée du 10 décembre 2004, le Président de l'Assemblée générale a reconduit M. Felipe H. Paolillo (Uruguay) et M. Philip Burgess (Australie) dans leurs fonctions de coprésidents de la sixième réunion du Processus consultatif, qui doit se tenir du 6 au 10 juin 2005.

312. Conformément à la résolution 59/24 de l'Assemblée générale, le Processus consultatif à sa sixième réunion axera ses débats sur les activités de pêche et leur contribution au développement durable et sur les débris marins, ainsi que sur les questions examinées aux précédentes réunions.

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

313. Le Sommet mondial pour le développement durable a convenu, à l'alinéa b) du paragraphe 36 du Plan de mise en oeuvre de Johannesburg d'établir, d'ici à 2004, sous l'égide des Nations Unies, un mécanisme régulier de rapport global et d'évaluation de l'état, actuel et prévisible, de l'environnement marin, y compris les aspects socioéconomiques, se fondant sur les évaluations régionales existantes (le mécanisme régulier). L'Assemblée générale a entériné cette proposition dans sa



résolution 57/151 et, dans sa résolution 58/240, a prié le Secrétaire général de constituer un groupe d'experts, d'organiser un séminaire international sur le mécanisme régulier et de convoquer une réunion intergouvernementale pour créer officiellement le mécanisme. Le séminaire international organisé en juin 2004 est parvenu à la conclusion qu'il était prématuré de convoquer la réunion intergouvernementale en 2004 comme prévu par l'Assemblée générale (voir A/59/126, par. 16).

314. Au cours du débat sur les océans et le droit de la mer à la cinquante-neuvième session de l'Assemblée générale, les États ont réaffirmé qu'il importait de créer le mécanisme régulier en tant qu'important outil de développement de la recherche et de la collecte d'informations pour la protection du milieu marin et de la biodiversité. On s'est accordé sur la nécessité de se concentrer sur la phase de démarrage, et en particulier sur l'évaluation des évaluations (voir A/AC.271/WP.1, par. 8 à 11), mais on a aussi conclu qu'il n'existait pas de consensus sur la base duquel lancer la phase préparatoire du processus. En conséquence, au paragraphe 86 de sa résolution 59/24, l'Assemblée générale a décidé de convoquer un deuxième séminaire international en vue de poursuivre l'examen des questions relatives à l'établissement du mécanisme. Ce séminaire se tiendra du 13 au 15 juin 2005.

### **C. Le Réseau des océans et des zones côtières**

315. La première réunion du Réseau des océans et des zones côtières (ONU-Océans) s'est tenue à Paris au siège de la COI les 25 et 26 janvier 2005. Y assistaient des représentants du secrétariat de la Convention sur la diversité biologique, de la FAO, de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), de l'OMI, de la COI, de l'Autorité internationale des fonds marins, du Département des affaires économiques et sociales, de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, du PNUD, du Bureau de coordination du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) et de la Banque mondiale. M. Patricio Bernal, de la COI, a été élu Coordonnateur d'ONU-Océans et M<sup>me</sup> Anne Rogers, du Département des affaires économiques et sociales, a été élue coordonnatrice adjointe, tous deux pour un mandat de deux ans.

316. L'objectif d'ONU-Océans est de renforcer la coopération et la coordination entre les secrétariats des organisations et organismes internationaux s'occupant d'activités maritimes, en particulier a) en coordonnant et en harmonisant leurs activités en matière d'affaires maritimes; b) en examinant les programmes et activités et en cernant les questions à étudier ou à traiter, en vue d'actualiser et d'enrichir les rapports entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et Action 21; c) en assurant une gestion intégrée des océans au niveau international; et d) en menant des activités communes pour s'attaquer à de nouveaux problèmes ou défis comme l'évaluation mondiale du milieu marin, la gouvernance régionale des océans et l'élaboration de directives pour l'application d'une approche respectueuse de l'écosystème.

317. ONU-Océans doit fonctionner comme un mécanisme souple chargé d'examiner les activités communes en cours et qui se recoupent, et pour appuyer les débats correspondants dans le cadre du Processus consultatif. ONU-Océans prévoit de se réunir une fois par an parallèlement aux réunions du Processus consultatif, et

de tenir éventuellement des réunions extraordinaires en cas de besoin. Afin de réduire le plus possible les besoins en ressources humaines et financières, les tâches de secrétariat d'ONU-Océans seront réparties, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer étant chargée de l'organisation et la COI étant chargée de l'exécution.

318. ONU-Océans mènera des activités suivant des calendriers précis, avec des mandats bien définis, par le biais d'équipes de travail ouvertes à la participation d'organisations non gouvernementales et d'autres partenaires internationaux, selon les besoins. Les équipes de travail, coordonnées par une institution chef de file dotée d'un mandat et menant d'importantes activités dans les domaines à l'examen, permettront de promouvoir la collaboration des activités communes en cours et futures. Les quatre équipes de travail suivantes ont été créées : Équipe de travail sur l'intervention suite au tsunami (présidée par la COI), Équipe de travail sur le mécanisme régulier (Division des affaires maritimes et du droit de la mer), Équipe de travail sur la biodiversité dans les zones maritimes situées au-delà de la juridiction nationale (secrétariat de la Convention sur la diversité biologique) et Équipe de travail sur le deuxième examen intergouvernemental du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (Bureau de coordination du Programme d'action). La prochaine réunion d'ONU-Océans aura lieu parallèlement à celle du Processus consultatif, les 2 et 3 juin 2005.

### **XIII. Conclusions**

**319. L'avenir des océans dépend d'une recherche scientifique plus poussée sur les processus océaniques, de l'application effective des instruments internationaux qui réglementent diverses activités maritimes et d'une approche globale et intégrée de la gestion des océans. Mais, comme l'indique le présent rapport, nos mers et nos océans sont menacés par le changement climatique, les catastrophes naturelles, la dégradation de l'environnement, l'épuisement des stocks de poissons, la perte de la biodiversité et un contrôle inefficace de l'État du pavillon. Pour faire face à ces menaces et assurer ainsi la sécurité et la viabilité des océans, en réalisant dans le même temps les objectifs internationalement convenus dans la Déclaration du Millénaire, la communauté internationale devrait prendre un certain nombre de mesures concertées :**

**a) La sécurité dépendant du respect et de l'application de l'état de droit, les États devraient ratifier et mettre en œuvre intégralement la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les autres instruments relatifs aux océans et scrupuleusement en appliquer et mettre en vigueur les dispositions;**

**b) L'absence d'un contrôle effectif de l'État du pavillon risquant de poser une menace à la sécurité et à la sûreté de la navigation et du milieu marin et de mener à la surexploitation des ressources marines, il faudrait demander aux États d'exercer un réel contrôle sur leurs navires et de ne pas immatriculer de navires s'ils ne sont pas en mesure d'exercer un tel contrôle;**

**c) Il faudrait encourager les États à prendre de nouvelles mesures pour faire face à la menace du changement climatique et des effets associés, comme la hausse du niveau de la mer et le blanchissement du corail;**

d) Pour lutter contre la dégradation continue du milieu marin du fait des activités terrestres, les États devraient redoubler d'efforts pour appliquer le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres;

e) Pour faire face au problème persistant des débris marins, outre appliquer effectivement les instruments internationaux pertinents, les États devraient encourager des pratiques écologiquement rationnelles de gestion des déchets, assurer que des installations de réception adéquates soient disponibles et prendre des mesures fermes pour régler le problème des débris marins liés à la pêche;

f) Pour s'attaquer au très grave problème de l'épuisement des stocks de poissons, les États devraient :

i) Agir d'urgence et adopter des mesures novatrices pour éliminer la surexploitation et les activités de pêche illégales, non réglementées et non déclarées;

ii) Améliorer le cadre juridique et politique de la pêche artisanale; et

iii) Apporter une assistance financière et technique aux pays en développement pour améliorer la gouvernance des ressources naturelles marines relevant de leur juridiction nationale;

g) En ce qui concerne la biodiversité marine, les États devraient appuyer les travaux menés dans diverses tribunes pour empêcher que l'on ne continue à détruire les écosystèmes marins et que l'on ne perde ainsi la biodiversité, et être prêts à engager des discussions sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine dans le cadre du groupe de travail spécial à composition non limitée créé par l'Assemblée générale (voir par. 149 ci-dessus);

h) Pour mieux comprendre les processus océaniques et le milieu marin, les États devraient faire un effort concerté pour lancer la phase initiale du mécanisme régulier de notification et d'évaluation systématiques à l'échelle mondiale du milieu marin, y compris les aspects socioéconomiques.

#### Notes

<sup>1</sup> Pour plus d'informations concernant la quatorzième session, voir CLCS/42. On trouvera un aperçu des six premières années des travaux de la Commission aux paragraphes 83 à 109 du document A/59/62.

<sup>2</sup> Le Brésil a présenté sa demande le 17 mai 2004; voir A/59/62/Add.1, par. 19.

<sup>3</sup> S'agissant de la lettre du Représentant permanent adjoint des États-Unis d'Amérique, la Commission a fait remarquer que conformément à l'annexe II à la Convention et au Règlement intérieur, elle n'est tenue d'examiner les communications émanant des États autres que ceux qui ont présenté la demande le soumettant qu'en cas de différend entre des États dont les côtes sont adjacentes ou se font face ou d'autres différends terrestres ou maritimes non résolus. Par conséquent, la Commission a conclu que la sous-commission ne devait pas tenir compte de la teneur de cette communication. À l'issue de la quatorzième session, le Représentant permanent adjoint des États-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies a fait part au Conseiller juridique de la déception de son gouvernement suscitée par la décision de la Commission. Les États-Unis ont notamment demandé à la Commission de revoir ses

conclusions, faisant valoir que le Règlement intérieur impose à la Commission et à la sous-commission d'examiner les observations émanant « d'un État tiers et concernant les données apparaissant dans le résumé », et pas uniquement celles concernant des différends entre des États dont les côtes sont adjacentes ou se font face ou portant sur d'autres différends. Cette correspondance peut être consultée sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer : <[http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/submission\\_bra.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_bra.htm)>.

- <sup>4</sup> Au paragraphe 31 de sa résolution 59/24, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui présenter, à sa soixantième session, des propositions pour garantir que la Commission puisse exercer les fonctions que lui a confiées la Convention, compte tenu de la nécessité de disposer de locaux supplémentaires pour faire face à la charge de travail attendue.
- <sup>5</sup> La correspondance des États-Unis, de la Fédération de Russie, du Japon et du Timor-Leste peut être consultée sur le site Web de la Division : <[www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/submission\\_aus.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_aus.htm)>.
- <sup>6</sup> *Rapport de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, Rio de Janeiro, 3-14 juin 1992* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.93.I.8 et rectificatif), vol. I : *Résolutions adoptées par la Conférence*, résolution 1, annexe II.
- <sup>7</sup> <[UNCTAD/GDS/DMFAS/2003/1](http://www.unctad.org/en/docs/gdsmfqs20031_en.pdf), p 4, [www.unctad.org/en/docs/gdsmfqs20031\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/gdsmfqs20031_en.pdf)>.
- <sup>8</sup> On trouvera de plus amples renseignements sur les fonds d'affectation spéciale sur le site Web <[www.un.org/depts/los](http://www.un.org/depts/los)>.
- <sup>9</sup> *Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie* [résolution MSC.173(79)], *Recueils internationaux de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse* de 1994 et 2000 [résolutions MSC.174(79) et MSC.175(79)], *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac* [résolution MSC.176(79)], *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac* [résolution MSC.177(79)], *Recueil de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires* [résolution MSC.178(79)] et *Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution* [résolution MSC.179(79)].
- <sup>10</sup> Voir résolutions MSC.181(79), MSC.182(79), MSC.183(79), MSC.184(79), MSC.185(79), MSC.186(79) et MSC.187(79).
- <sup>11</sup> Document MSC.79/23 de l'OMI, par. 4.12.
- <sup>12</sup> Chambre internationale de la marine marchande/Fédération internationale des armateurs, *Mariscene* n° 31, hiver 2005.
- <sup>13</sup> Voir la communication présentée par les États-Unis d'Amérique à la première session du Groupe ad hoc mixte d'experts OMI/OIT sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime (document IMO/ILO/WGFTS 1/6/3 de l'OMI).
- <sup>14</sup> Les rapports de la Conférence peuvent être consultés sur le site Web de l'OIT à l'adresse : <<http://www.ilo.org/public/french/standards/reim/maritime/index.htm>>.
- <sup>15</sup> Le rapport V 1) est affiché sur le site Web de l'OIT à l'adresse : <<http://www.ilo.org/public/french/standards/reim/ilc/ilc92/pdf/rep-v-1.pdf>>.
- <sup>16</sup> Rapport du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime, document IMO/ILO/WGFTS 1/11 de l'OMI.
- <sup>17</sup> L'édition de 1996 (révisée en 2003) a été publiée en 2004. Après un examen plus approfondi de ce règlement, le Conseil des gouverneurs a approuvé la publication de l'édition de 2005. Les modifications approuvées pour cette édition seront incorporées dans l'édition de 2005 du Règlement type des Nations Unies et, ultérieurement dans les éditions de 2007 des règlements internationaux relatifs aux transports aérien, maritime, routier et ferroviaire qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

- <sup>18</sup> Le texte du plan d'action et de la résolution de l'AIEA peut être consulté sur le site Web de l'AIEA (<[www.iaea.org](http://www.iaea.org)>).
- <sup>19</sup> Le document GOV/INF/2004/9-GC(48)/INF/5 de l'AIEA, qui est disponible à l'adresse <[www.iaea.org/About/Policy/GC/GC48/Documents/9C.48inf-5.pdf](http://www.iaea.org/About/Policy/GC/GC48/Documents/9C.48inf-5.pdf)>, donne une description générale du régime de responsabilité nucléaire modernisé établi par l'AIEA, à savoir le Protocole d'amendement de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires de 1997 et la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires. Les textes explicatifs peuvent être consultés à l'adresse : <[www.iaea.org/About/Policy/GC/GC48/Documents/gc48inf-5explanatorytexts.pdf](http://www.iaea.org/About/Policy/GC/GC48/Documents/gc48inf-5explanatorytexts.pdf)>.
- <sup>20</sup> Informations communiquées par le secrétariat de la Communauté du Pacifique.
- <sup>21</sup> Communiqué du trente-cinquième Forum des îles du Pacifique, Apia (Samoa), 5-7 août 2004. Voir le communiqué de presse n° 56-04 du secrétariat du Forum des îles du Pacifique à l'adresse <[www.forumsec.org.fj/docs/Communique/2004%20Communique.pdf](http://www.forumsec.org.fj/docs/Communique/2004%20Communique.pdf)>.
- <sup>22</sup> La Stratégie de Maurice a été adoptée le 14 janvier 2005 lors de la Réunion internationale chargée d'examiner la mise en œuvre du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement et figure, sous forme de projet, dans le document A/CONF.207/CRP.7.
- <sup>23</sup> Il n'a pas été décidé si le code porterait uniquement sur les instruments ayant force obligatoire.
- <sup>24</sup> Allocution d'ouverture du Secrétaire général de l'OMI à la soixante-dix-neuvième session du Comité de la sécurité maritime, document de l'OMI (MSC 79/23, p. 10).
- <sup>25</sup> *Guide concernant l'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS* (MSC/Circ.1132); *Guide intérimaire sur l'auto-évaluation facultative de la sûreté par les gouvernements contractants à la Convention SOLAS et les installations portuaires* (MSC/Circ.1131), qui comprend un questionnaire d'auto-évaluation destiné à aider les gouvernements contractants à la Convention SOLAS à mettre en œuvre les prescriptions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS et à en garantir le respect; rappel de l'obligation d'informer l'État du pavillon de l'imposition des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions (MSC/Circ.1133); et une version révisée de la circulaire sur les fausses alertes de sûreté et les doubles alertes détresse/sûreté (MSC/Circ.1109/Rev.1).
- <sup>26</sup> Voir *Special press summary: Australia's maritime identification zone*, 21 décembre 2004, établi par le Pacific Virtual Information Center, sur le Web à l'adresse <[www.vic-info.org](http://www.vic-info.org)>. Le résumé contient le communiqué de presse relatif à l'annonce de la création de la zone faite par le Premier Ministre australien.
- <sup>27</sup> Voir le document de l'OMI portant la cote LEG 89/16 et le rapport du groupe de travail publié sous la cote LEG/SUA/WG.2/4.
- <sup>28</sup> Rapport annuel du Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale sur les cas de piraterie et de vol à main armée en mer (2004).
- <sup>29</sup> Rapport de la National Union of Marine, Aviation and Shipping Transport Officers (NUMAST) exposant le point de vue des gens de mer sur le danger inacceptable qui menace les navires marchands et sur ce qui leur semble être la meilleure façon d'aborder le problème; disponible sur le site Web du NUMAST à l'adresse <[www.numast.org](http://www.numast.org)>.
- <sup>30</sup> Le Gouvernement japonais compte que cet accord renforcera les activités de lutte contre la piraterie en Asie, en particulier dans les détroits de Malacca et de Singapour, et qu'il s'imposera comme un modèle de coopération régionale en Asie (Ministre japonais des affaires étrangères, conférence de presse du 12 novembre 2004, disponible sur le Web à l'adresse <[www.mofa.go.jp/announce/press/2004/11/1112.html](http://www.mofa.go.jp/announce/press/2004/11/1112.html)>.
- <sup>31</sup> Voir *Programme des Nations Unies pour le contrôle des conteneurs en vue de lutter contre le trafic illicite*, communiqué de presse UNIS/NAR/863 du 21 octobre 2004, disponible sur le Web à l'adresse <[www.unis.unvienna.org/unis/pressrels/2004/unisnar863.html](http://www.unis.unvienna.org/unis/pressrels/2004/unisnar863.html)>. Un lien hypertexte permet d'accéder à un exposé PowerPoint sur le Programme de contrôle des conteneurs.

- <sup>32</sup> Programme des Nations Unies pour l'environnement, *L'avenir de l'environnement mondial GEO-3* (EarthPrint.com, 2002).
- <sup>33</sup> Le Programme d'action mondial a été adopté par une conférence intergouvernementale qui s'est réunie à Washington, en octobre et novembre 1995. Le texte figure à l'annexe II du document publié sous la cote A/51/116.
- <sup>34</sup> *Rapport du Sommet mondial pour le développement durable, Johannesburg (Afrique du Sud), 26 août-4 septembre 2002* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.03.II.A.1), chap. I, résolution 2, annexe.
- <sup>35</sup> Consulter le site Web du PAM : <[www.gpa.unep.org/pollute/sewage.htm](http://www.gpa.unep.org/pollute/sewage.htm)>.
- <sup>36</sup> Compte rendu de la huitième session extraordinaire du Conseil d'administration du PNUE/Forum ministériel mondial sur l'environnement, tenue à Jeju (République de Corée) du 29 au 31 mars 2004; document du PNUE publié sous la cote UNEP/GCSS.VIII/8, annexe II. L'Initiative de Jeju, élaborée à cette session par le Président et les animateurs, est un résumé du débat approfondi et interactif auquel ont participé les ministres et les autres chefs de délégation présents, et non l'expression d'une convergence d'opinions sur l'ensemble des points.
- <sup>37</sup> Le Plan d'action stratégique relatif aux eaux usées urbaines a été élaboré conjointement par le PNUE, l'Organisation mondiale de la santé, le Programme des Nations Unies pour les établissements humains et le Conseil de concertation pour l'approvisionnement en eau et l'assainissement; le texte peut être consulté sur le Web à l'adresse suivante : <[www.gpa.unep.org/pollute/documents/SAP/SAP%20Wastewater.pdf](http://www.gpa.unep.org/pollute/documents/SAP/SAP%20Wastewater.pdf)>.
- <sup>38</sup> Les propositions de mesures à prendre aux niveaux national, régional et mondial peuvent être consultées sur le site Web du Bureau de coordination du PAM à l'adresse suivante : <[www.fao.org/gpa/nutrients/nutintro.htm](http://www.fao.org/gpa/nutrients/nutintro.htm)>.
- <sup>39</sup> Les principes clefs définis pour chacun de ces secteurs dans le cadre du projet sont présentés sur le site Web du Bureau de coordination du PAM : <<http://padh.gpa.unep.org>>.
- <sup>40</sup> Un rapport du PAM sur cette question peut être consulté sur le Web à l'adresse suivante : <<http://www.gpa.unep.org/pollute/documents/SAP/WET/UNEP%20WS%20Targets%20RS%20section3.doc>>.
- <sup>41</sup> Ces directives, contenues dans la résolution MEPC.120(52), prendront effet au 1<sup>er</sup> janvier 2007.
- <sup>42</sup> Les autres zones maritimes particulièrement vulnérables sont la Grande Barrière de corail (Australie, 1990), l'archipel Sabana-Camagüey (Cuba, 1997), l'île de Malpelo (Colombie, 2002), la zone bordant les Keys de Floride (États-Unis, 2002), la mer de Wadden (Danemark, Allemagne, Pays-Bas, 2002) et la réserve nationale de Paracas (Pérou, 2003). Le CPMM a approuvé en principe la désignation du détroit de Torres (Australie et Papouasie-Nouvelle-Guinée), de la mer Baltique (à l'exception des eaux territoriales russes), des eaux bordant les îles Canaries (Espagne) et de l'archipel des Galápagos (Équateur).
- <sup>43</sup> L'examen des directives est fondé sur une proposition des États-Unis (MEPC 52/8). On a tenu compte d'autres propositions figurant dans les documents MEPC 52/8/1, MEPC 52/8/2, MEPC 52/8/3 et MEPC 52/8/4, ainsi que des débats et des orientations données dans le document MEPC/52/24, par. 8.14 à 8.34 et annexe 15.
- <sup>44</sup> Pour des informations concernant la Convention, voir A/59/62, par. 179 à 181.
- <sup>45</sup> Voir le rapport de la vingt-sixième réunion consultative des parties contractantes à la Convention de Londres, document de l'OMI LC26/15.
- <sup>46</sup> Commission européenne, Direction générale de l'énergie et des transports, *Oil Tanker Phase Out and the Ship Scrapping Industry: A study on the implications of the accelerated phase out scheme of single hull tankers proposed by the EU for the world ship scrapping and recycling industry*, juin 2004, p. 11.
- <sup>47</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1673, p. 57.

- 48 On estime qu'environ 2 000 pétroliers à coque simple seront mis au rebut au cours des cinq prochaines années. Commission européenne, Direction générale de l'énergie et des transports, voir ci-dessus note 46.
- 49 *Impacts of a Warming Arctic: Arctic Climate Impact Assessment*, Cambridge University Press, novembre 2004.
- 50 Agence européenne pour l'environnement, *Arctic environment: European perspectives*, 2<sup>e</sup> éd., 2004; G. Matishov *et al.*, *Barents Sea, Global International Waters Assessment, Regional assessment II*, Université de Kalmar (Kalmar, Suède), août 2004; PNUE, *Global Environmental Outlook-3, Fact sheet : the Polar regions*, disponible à l'adresse : <[www.unep.org/GEO](http://www.unep.org/GEO)>.
- 51 Déclaration de Reykjavik, disponible à l'adresse : <[www.arctic-council.org/en/main/messagelistpage/1](http://www.arctic-council.org/en/main/messagelistpage/1)>.
- 52 Voir A. Atkinson *et al.* « Long term decline in krill stock and increase in salps within the Southern Ocean », *Nature*, vol. 432, 4 novembre 2004, p. 100 à 103.
- 53 Sur la péninsule Antarctique, les vitesses auxquelles plusieurs glaciers pénètrent dans la mer ont été multipliées par huit entre 2000 et 2003 (voir « Antarctica, warming, looks even more vulnerable », *The New York Times*, 25 janvier 2005).
- 54 « Grass flourishes in warmer Antarctic », *The Sunday Times* (Londres), 26 décembre 2004.
- 55 Voir UNEP/CBD/COP/7/21, annexe, décision VII/5. Pour un résumé du programme de travail détaillé sur la diversité biologique marine et côtière, voir A/59/62, par. 228.
- 56 Voir UNEP/CBD/SBSTTA/10/8 et Add.1 et UNEP/CBD/SBSBSTTA/10/INF/6.
- 57 Le rapport de la réunion n'est pas encore disponible.
- 58 Notification aux parties n° 2004/073, Genève, 19 novembre 2004.
- 59 Voir le communiqué de presse à l'adresse <[http://www.cites.org/eng/news/press/2004/041014\\_cop13final.shtml](http://www.cites.org/eng/news/press/2004/041014_cop13final.shtml)>.
- 60 Déclaration d'Okinawa sur la conservation et la régénération des récifs coralliens menacés de la planète, dixième Colloque international sur les récifs coralliens (28 juin-2 juillet 2004, Okinawa, Japon). La déclaration recommande quatre stratégies fondamentales : a) promouvoir une exploitation viable des fonds de pêche dans les zones coralliennes; b) augmenter les aires marines effectivement protégées dans les zones coralliennes; c) maximiser l'impact des changements apportés au mode d'utilisation des sols et d) mettre au point des technologies de régénération des récifs coralliens.
- 61 État des récifs coralliens du monde, 2004, vol. 1 et 2, sous la direction de Clive Wilkinson.
- 62 A. Freiwald *and other*, *Cold-water coral reefs, out of sight – no longer out of mind*, PNUE, World Conservation Monitoring Center, Cambridge, Royaume-Uni, 2004.
- 63 <[www.iwcoffice.org/\\_documents/sci\\_com/SCRepFiles2004/56SCrep.pdf](http://www.iwcoffice.org/_documents/sci_com/SCRepFiles2004/56SCrep.pdf)>.
- 64 *Bulletin de l'UE*, 10-2004, Environnement (14/17).
- 65 Résolution 3.53 du troisième Congrès pour la conservation de la nature.
- 66 Stratégie de Maurice, *supra* note 22, par. 19.
- 67 Cette section repose sur des contributions de la FAO, du FEM, du PNUE, de la Commission pour la protection du milieu marin de la Baltique, de l'Université des Nations Unies, de la Northwest Atlantic Fisheries Organization, de la Communauté du Pacifique, du Committee for the Eastern Central Atlantic Fisheries, et du secrétariat du Commonwealth.
- 68 *Notre avenir commun*, Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Oxford University Press), 1987, p. 43.

- <sup>69</sup> Comité des pêches de la FAO, cité dans FAO Fisheries Technical Paper 353, *Living marine resources and their sustainable development – Some environmental and institutional perspectives* (FAO, Rome, 1995), p. 3.
- <sup>70</sup> Voir Department for International Development (DFID), Background Briefing, *Socially Sustainable Development: Concepts and Uses*, août 2002, peut être consulté à l'adresse <[www.dfid.gov.uk./pubs/Files/wssd-brief-sdd-concepts.pdf](http://www.dfid.gov.uk./pubs/Files/wssd-brief-sdd-concepts.pdf)>.
- <sup>71</sup> Voir le *Rapport de la Conférence mondiale de la FAO sur la gestion et le développement des pêches, Rome, 27 juin-6 juillet 1984* (FAO, Rome, 1984).
- <sup>72</sup> La présente section repose en grande partie sur le document de la FAO *Stratégies destinées à accroître la contribution de la pêche artisanale à la sécurité alimentaire et à la réduction de la pauvreté*, Comité des pêches de la FAO, vingt-cinquième session, Rome, 24-28 février 2003, document COFI/2003/9.
- <sup>73</sup> Département des pêches de la FAO, *The State of World Fisheries and Aquaculture* (Rome, FAO, 2002), p. 13 et 16.
- <sup>74</sup> *Déclaration de Rome sur la sécurité alimentaire mondiale et Plan d'action du Sommet mondial de l'alimentation* (FAO, 1998), par. 1.
- <sup>75</sup> FAO, *Fisheries and economic development* <[www.oceansatlas.com/worldfisheriesandaquaculture/html/issues/sustain/fiecond](http://www.oceansatlas.com/worldfisheriesandaquaculture/html/issues/sustain/fiecond)>.
- <sup>76</sup> Centre international de commerce et de développement durable, Ressources naturelles, commerce international et développement durable, série n° 1, *Fish for thought – Fisheries, International Trade and Sustainable Development*.
- <sup>77</sup> FAO, *Contribution of Fisheries to Food Security* <[www.oceansatlas.com/worldfisheriesandaquaculture.html](http://www.oceansatlas.com/worldfisheriesandaquaculture.html)>.
- <sup>78</sup> *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture, 2002, supra*, note 73, p. 34.
- <sup>79</sup> *Ibid.*, p. 34 et 39.
- <sup>80</sup> La démarche fondée sur le principe de précaution reconnaît que, l'incertitude affectant tous les éléments du système de gestion des pêches à divers degrés, la précaution s'impose à tous ses niveaux : planification du développement, mesures de conservation, décisions de direction, recherche, progrès technique et cadres juridiques et institutionnels (contribution de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest).
- <sup>81</sup> Circulaire n° 985 de la FAO sur les pêches, *Summary Information on the Role of International Fishery Organizations or Arrangements and Other Bodies Concerned with the Conservation and Management of Living Aquatic Resources* (FAO, Rome, 2003), p. 6 et 7.
- <sup>82</sup> Cette section est tirée en partie des « Stratégies relatives au renforcement de la contribution durable de la pêche artisanale à la sécurité alimentaire et à la lutte contre la pauvreté », *supra*, note 72.
- <sup>83</sup> Renseignements fournis par la Commission du Pacifique Sud pour la géoscience appliquée.
- <sup>84</sup> Action 21, *supra*, note 6, par. 17.45.
- <sup>85</sup> E. Franckx, *Pacta Tertii and the Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to Conservation and Management of Straddling Fish Stocks & Highly Migratory Fish Stocks*, documents juridiques de la FAO en ligne n° 8, juin 2000, p. 7.
- <sup>86</sup> Action 21, *supra*, note 6, par. 17.72.
- <sup>87</sup> *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture, 2002, supra*, note 73, p. 22 et 23.
- <sup>88</sup> *Ibid.*



- 89 *Stratégies visant à accroître la contribution durable des pêches artisanales à la sécurité alimentaire et à la lutte contre la pauvreté*, voir *supra*, note 72, par. 20.
- 90 *Ibid.*, par. 21.
- 91 Documents techniques sur les pêches de la FAO, n° 353, voir *supra*, note 69, p. 16.
- 92 Documents techniques sur les pêches de la FAO, n° 228, *Concepts d'aménagement applicables à la petite pêche : considérations économiques et sociales* (FAO, Rome, 1982), p. 25.
- 93 *Ibid.*, p. 22.
- 94 R. B. Pollnac et J. Sutinen, « Economic, social and cultural aspects of stock assessment for tropical small-scale fisheries », *Stock Assessment for Tropical Small-scale Fisheries*, S. B. Saila et P. M. Roedel, éd. (Université de Rhode Island, International Center for Marine Research and Development, Kingston, Rhode Island), p. 48 à 50; voir également les documents techniques sur les pêches de la FAO, n° 228, voir *supra*, note 92, p. 30.
- 95 M. J. Kaiser *et al.*, « Effets de la pêche sur les habitats marins benthiques », dans *Une pêche responsable dans l'écosystème marin*, M. Sinclair, éd. (FAO, Rome, 2003), p. 201.
- 96 Documents techniques sur les pêches de la FAO, n° 443, *L'approche écosystémique des pêches – Terminologie, concepts, principes, mesures opérationnelles, réalisations et perspectives* (FAO, Rome, 2003), p. 201.
- 97 *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture, 2002*, voir *supra*, note 73, p. 74 à 83; voir également Circulaire de la FAO sur les pêches, n° 989 (FICI/C989), *Organismes génétiquement modifiés et aquaculture* (FAO, Rome, 2003), p. 19 à 22; et *Financial Times*, 13 janvier 2004.
- 98 UNEP(DEC)/RS.6.1.INF.9, disponible à l'adresse : <[www1.unep.org/dec/RegionalSeas/INF.9MarineLitterFeasibilityStudy.doc](http://www1.unep.org/dec/RegionalSeas/INF.9MarineLitterFeasibilityStudy.doc)>.
- 99 Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP), Rapports et études n° 71, *Protecting the Oceans from Land-based Activities* (consultable à l'adresse : <<http://gesamp.imo.org/no71/index.htm>>), p. 15 à 26.
- 100 *Ibid.*
- 101 Voir résolutions 59/24 (par. 92), 59/25 (par. 60), 58/14 (par. 44), 57/142 (par. 23) et 55/8 (par. 20) de l'Assemblée générale.
- 102 Seba B. Sheavly, « Marine debris – an overview for a critical issue for our oceans », document présenté à la Conférence internationale sur l'assainissement du littoral, tenue du 14 au 18 mai 2004 à San Juan (Porto Rico), qui peut être consulté à l'adresse : <[www.coastsweep.umb.edu](http://www.coastsweep.umb.edu)>.
- 103 <[www.noaanews.noaa.gov/stories2005/s2362.htm](http://www.noaanews.noaa.gov/stories2005/s2362.htm)>.
- 104 <[www.ukmarinesac.org.uk](http://www.ukmarinesac.org.uk)>.
- 105 L'absence d'installations de stockage et de décharge sur terre a été avancée comme une des raisons pour lesquelles les pêcheurs jettent exprès leurs équipements abîmés en mer. Voir les documents officiels de la quatrième Conférence internationale sur les débris marins consacrés aux appareils de pêche abandonnés et au milieu marin, Honolulu (Hawaii), 2000 (disponible à l'adresse <<http://hawaiihumpbackwhale.noaa.gov>>), p. 27.
- 106 *Ibid.*, p. 31.
- 107 *Ibid.*, p. 21.
- 108 Sheavly, voir *supra*, note 102.
- 109 *Marine Debris Abatement*, accessible sur le site Web de l'Environmental Protection Agency des États-Unis : <[www.epa.gov/owow/oceans/debris](http://www.epa.gov/owow/oceans/debris)>.
- 110 *Ibid.*
- 111 Renseignements tirés du site Web : <[www.oceansatlas.org](http://www.oceansatlas.org)>.

- <sup>112</sup> Sheavly, voir *supra*, note 161.
- <sup>113</sup> T. Fanshawe et M. Everard, *The Impacts of Marine Litter*, Marine Pollution Management Group, 2002, p. 13.
- <sup>114</sup> Pour déterminer si le régime juridique applicable aux navires ou aux îles artificielles, aux installations ou encore aux ouvrages l'est aussi aux unités mobiles au large telles que les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement, il faut tenir compte d'un certain nombre de facteurs, à savoir, de quel type d'unité il s'agit (si l'unité est autopropulsée ou non), quel est son mode de fonctionnement (si elle est ou non installée) et si elle procède à des activités d'exploration et d'exploitation des fonds marins, et enfin, quel est le type d'activité soumis à réglementation.
- <sup>115</sup> Par exemple, l'article 8 (Conservation *in situ*) demande aux États de favoriser la protection des écosystèmes et des habitats naturels, ainsi que le maintien de populations viables d'espèces dans leur milieu naturel; de remettre en état et de restaurer les écosystèmes dégradés et de favoriser la reconstitution des espèces menacées; d'empêcher d'introduire ou bien de contrôler ou d'éradiquer les espèces exotiques qui menacent des écosystèmes, des habitats ou des espèces.
- <sup>116</sup> Les décisions sur le sujet prises par la Conférence des Parties à la Convention à sa septième session figurent en annexe au document UNEP/CBD/COP/7/21.
- <sup>117</sup> Voir <[www.fao.org/fi/agreem/codecond/codecon.asp](http://www.fao.org/fi/agreem/codecond/codecon.asp)>.
- <sup>118</sup> Voir la Stratégie de la Baltique concernant les installations portuaires de collecte des déchets provenant des navires et les questions connexes, à l'adresse : <[www.helcom.fi/stc/files/Publications/Proceedings/bsep62.pdf](http://www.helcom.fi/stc/files/Publications/Proceedings/bsep62.pdf)>.
- <sup>119</sup> Fiche d'information sur les débris marins établie par Humane Society International, Australie, consultable à l'adresse suivante : <[www.hsi.org.au/news\\_library\\_events/fact\\_sheets/F0053.htm](http://www.hsi.org.au/news_library_events/fact_sheets/F0053.htm)> (en anglais).
- <sup>120</sup> Voir « Recommendations for the marking of fishing gear » (Recommandations relatives au marquage des engins de pêche) complétant le « Report of the Expert Consultation on the Marking of Fishing Gear » (Rapport d'experts sur le marquage des engins de pêche), Victoria, Colombie britannique (Canada), 14-19 juillet 1991, ISBN 92-5-103330-7.
- <sup>121</sup> Actes de la quatrième Conférence internationale sur les débris marins, voir note plus haut.
- <sup>122</sup> « Dr Seth Stein on tsunami earthquake » à : <[www.northwestern.edu/univ-relations/broadcast/2005/02/tsunami.html](http://www.northwestern.edu/univ-relations/broadcast/2005/02/tsunami.html)>; *The New York Times*, 8 février 2005.
- <sup>123</sup> Site Web de la United States Geological Survey : <<http://earthquake.usgs.gov/>>.
- <sup>124</sup> Comme indiqué dans « Landslides seen on Indian Ocean seafloor near earthquake », Environment New Service, 11 février 2005. Le *HMS Scott*, vaisseau britannique pour levés hydrographiques abyssaux, a commencé en janvier 2005 à prendre des images du fond de l'océan Indien à proximité de l'épicentre du séisme.
- <sup>125</sup> Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, à : <[www.ifrc.org/cgi/pdf\\_appeals.pl?04/280449.pdf](http://www.ifrc.org/cgi/pdf_appeals.pl?04/280449.pdf)>.
- <sup>126</sup> Communiqué de presse IHA/995-TAD/2006 de l'ONU (18 janvier 2005).
- <sup>127</sup> Données communiquées par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, consultables à l'adresse suivante : <[www.fao.org/newsroom/fr/news/2005/88321/index.html](http://www.fao.org/newsroom/fr/news/2005/88321/index.html)>.
- <sup>128</sup> The National Maritime (portail à <[portsworld.com](http://portsworld.com)>).
- <sup>129</sup> « Powerful tsunami's impact on coral reefs was hit and miss » dans *Science*, vol. 307, 4 février 2005.
- <sup>130</sup> Appel éclair en faveur des victimes du séisme et du tsunami dans l'océan Indien lancé par l'ONU le 6 janvier 2005. L'appel est axé sur l'aide à apporter aux populations vivant en

Indonésie, aux Maldives, au Myanmar, aux Seychelles, en Somalie et à Sri Lanka, entre janvier et juin 2005. Au 22 février 2005, des annonces de contribution d'un montant de 6,3 milliards de dollars avaient été faites par les États, les organisations régionales, y compris les banques de développement, les organisations non gouvernementales et d'autres entités privées.

- <sup>131</sup> Dans sa résolution 59/279, l'Assemblée générale a estimé qu'il fallait d'urgence élaborer et encourager les capacités nationales et régionales, et l'accès aux technologies et aux connaissances pour la mise sur pied et la gestion d'un système régional d'alerte rapide et la gestion des catastrophes, grâce à des actions nationales et régionales ainsi qu'à la coopération et à des partenariats internationaux.
- <sup>132</sup> Le Centre d'alerte au tsunami du Pacifique donne l'alerte à presque tous les pays bordant le bassin du Pacifique et à la plupart des États insulaires du Pacifique en cas de télétsunami dans ce bassin (le télétsunami est un tsunami qui peut provoquer des dégâts loin de sa source). Cette tâche est placée sous l'autorité du Groupe international de coordination du système d'alerte international aux tsunamis dans le Pacifique de la Commission océanographique intergouvernementale (COI) de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO). Ce Groupe, constitué en 1968, est un organe subsidiaire de la COI de l'UNESCO, qui a pour objectif de recommander et coordonner les programmes ayant le plus d'intérêt pour les pays membres de la COI dont les côtes sont menacées par les tsunamis. La COI gère aussi le Centre international d'information sur les tsunamis, chargé d'aider le Groupe dans ses travaux, et de déterminer les améliorations à apporter au système international actuel d'alerte au tsunami opéré par le Centre d'alerte aux tsunamis dans le Pacifique. Pour toute information sur le projet « Deep-Ocean Assessment and Reporting of Tsunamis », voir : <<http://www.pmel.noaa.gov/tsunami/Dart>>.
- <sup>133</sup> Voir communiqué de presse IHA/983 de l'ONU (7 janvier 2005).
- <sup>134</sup> Voir communiqué de presse IHA/1017 de l'ONU (18 février 2005).
- <sup>135</sup> Voir le rapport du PNUE intitulé « After the tsunami: rapid environmental assessment », consultable à l'adresse suivante : <[www.unep.org](http://www.unep.org)>.
- <sup>136</sup> Voir <[www.gpa.unep.org/documents/Key\\_PrinciplesFINAL.doc](http://www.gpa.unep.org/documents/Key_PrinciplesFINAL.doc)>.
- <sup>137</sup> Amy Kazmin, « Disaster brings chance to regain paradise », *The Financial Times*, 25 janvier 2005.
- <sup>138</sup> Edward Luce, « Tsunami disaster: Maldives up for adoption », *The Financial Times*, 8 février 2005.
- <sup>139</sup> Ibid.
- <sup>140</sup> Document COMSAR 9/3/1 de l'Organisation maritime internationale, « IMO, IHO and IALA meet to coordinate tsunami responses », communiqué de presse de l'OMI (12 janvier 2005), et « IMO to help coordinate restoration of key maritime infrastructure in tsunami aftermath », communiqué de presse de l'OMI (5 janvier 2005), consultables sur le site de l'OMI (<[www.imo.org](http://www.imo.org)>).