Nations Unies A/54/429

Assemblée générale

Distr. générale
30 septembre 1999
Français
Original: anglais

Cinquante-quatrième session
Points 40 a) et c) de l'ordre du jour
Les océans et le droit de la mer : droit de la mer; résultats de l'examen par la Commission du développement durable du thème sectoriel «océans et mers»

Les océans et le droit de la mer

Rapport du Secrétaire général

Table des matières

		Paragraphes	*Page*
I.	Introduction	1–9	5
II.	La Convention, les accords d'application et les nouvelles institutions	10–71	6
	A. Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	10–21	6
	1. État de la Convention	10	6
	2. Déclarations faites au titre de l'article 310 de la Convention	11–16	6
	3. Déclarations faites au titre des articles 287 et 298 de la Convention	17–21	7
	B. Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention	22–24	7
	1. État de l'Accord	22–23	7
	2. Application provisoire de l'Accord et qualité de membre provisoire de l'Autorité	24	8
	C. Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs	25–28	8
	1. État de l'Accord	25–26	8
	2. Déclarations faites en vertu de l'article 43 de l'Accord	27	8

99-28384 (F) 021199 071199

		3. Déclarations concernant le règlement des différends	28	9
	D.	Institutions créées par la Convention	29–61	9
		1. Autorité internationale des fonds marins	29–37	9
		2. Tribunal international du droit de la mer	38–50	10
		3. Commission des limites du plateau continental	51–61	12
	E.	Réunion des États parties	62–67	13
	F.	Mécanismes de règlement des différends	68–71	14
III.		L'espace maritime	72–93	15
	A.	La pratique des États : aperçu régional	72–84	15
		1. Afrique	76–77	15
		2. Amérique latine et Caraïbes	78	16
		3. Europe et Amérique du Nord	79–84	16
	B.	Limites fixées par les États	85–87	17
	C.	Dépôt de cartes marines et de listes de coordonnées géographiques et respect de l'obligation de leur donner la publicité voulue	88–93	18
		1. Dépôt et publicité voulue des cartes marines et des listes de coordonnées géographiques relatives aux lignes de base droites, aux lignes de base archipélagiques et à diverses zones maritimes	88–92	18
		2. Obligations de donner la publicité voulue à d'autres informations conformément à la Convention	93	19
IV.		États présentant des caractères géographiques spéciaux	94–108	19
	A.	Petits États insulaires	94–100	19
	B.	États sans littoral et États géographiquement désavantagés	101–108	21
V.		Industrie des transports maritimes et navigation	109–207	22
	A.	Industrie des transports maritimes	109–120	22
		1. Flotte marchande mondiale : croissance, appartenance et immatriculation	110–112	22
		2. Vieillissement de la flotte mondiale	113	23
		3. Mise hors service, recyclage et mise au rebut des navires	114–120	23
	B.	Navigation	121–180	24
		1. Sécurité des navires	123–143	24
		a) Construction, équipement et navigabilité des navires	125–133	25
		b) Effectifs des navires et formation des équipages	134–142	26
		c) Conditions d'emploi	143	27
		2. Transport de marchandises	144–155	27
		3. Sécurité de la navigation	156–176	29

		a) Mesures d'organisation du trafic maritime	160–163	29
		b) Systèmes de comptes rendus de navires	164–168	30
		c) Services de trafic maritime	169	30
		d) Fourniture de services/partage des coûts	170–176	31
	4.	Créances maritimes	177–180	32
		Saisie conservatoire des navires	177–180	32
C.		Application des textes internationaux	181–207	32
	1.	Mise en oeuvre par l'État du pavillon	181–189	32
	2.	Contrôle par l'État du port	190–207	34
VI.		Criminalité en mer	208–243	36
A.		Trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes	214–218	37
B.		Trafic de migrants	219–230	38
C.		Piraterie et vols à main armée	231–239	40
D.		Passagers clandestins	240–243	41
VII.		Mise en valeur et gestion des ressources marines et protection et préservation du milieu marin	244–521	42
A.		Conservation et gestion des ressources biologiques marines	249–324	43
	1.	Pêche maritime	249–304	43
		a) Situation de la pêche dans le monde	249–267	43
		b) Situation de la pêche et examen des mesures de conservation et de gestion au niveau régional	268–304	47
	2.	Conservation et gestion des mammifères marins	305–311	53
	3.	Diversité biologique des mers et des zones côtières	312–324	54
B.		Ressources non biologiques	325–360	56
	1.	Minéraux	325–344	56
	2.	Installations et ouvrages au large	345–360	56
C.		Protection et préservation de l'environnement du milieu marin	361–521	56
	1.	Réduction et maîtrise de la pollution	372–454	64
		a) Pollution d'origine terrestre	372–383	64
		b) Pollution par immersion et gestion des déchets	384–395	66
		c) Pollution par les navires	396–431	68
		d) Pollution d'origine atmosphérique	432–436	73
		e) Responsabilité et indemnisation	437–454	74

	2.	Coopération régionale	455–489	76
		a) Bilan des principaux programmes et plans d'action relatifs aux mers régionales	455–483	76
		b) Autres régions	484–489	80
	3.	Zones marines protégées et zones marines particulièrement vulnérables	490–515	81
	4.	Changements climatiques	516–521	86
VIII.	Patrimoine culturel subaquatique		522–526	86
IX.	Les sciences et les techniques marines		527–561	88
	A.	Les sciences marines	527–550	88
	B.	Les techniques marines	551–561	92
X.	Règlement des différends		562–586	94
XI.	Renforcement des capacités et diffusion de l'information		587–609	97
	A.	Renforcement des capacités	588–603	97
		1. Bourses d'études	588–594	97
		2. Programme Formation-mers-côtes	595–603	98
	B.	Diffusion d'informations	604–609	100
XII.	Coopération et coordination internationales		610–630	101
	A.	Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP)	612–613	101
	B.	Le Système mondial d'observation des océans	614–620	102
	C.	Projet sur la variabilité et la prévisibilité du climat	621	103
	D.	Commission technique mixte d'océanographie et de météorologie maritime (JCOMM)	622	103
	E.	Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts (ASFA)	623–626	104
	F.	Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination	627–630	104
XIII.	Examen du thème sectoriel intitulé «Les océans et les mers» par la Commission du développement durable en 1999		631–637	105

I. Introduction

1. La communauté internationale a de nouveau souligné cette année, un an après la célébration de l'Année internationale de l'océan, l'importance des mers et des océans. Dans ce contexte, il a été réaffirmé que «la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer constituait le cadre juridique de référence pour toutes les activités relatives aux mers et aux océans»[1].

2. Après l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après dénommée «la Convention») et la création du nouveau système conventionnel d'institutions s'occupant des océans, l'Assemblée générale a non seulement souligné le principe énoncé dans le préambule, selon lequel «les problèmes des espaces marins sont étroitement liés entre eux et doivent être envisagés dans leur ensemble» mais elle a également fait ressortir l'importance stratégique de la Convention en tant que cadre des actions menées aux niveaux national, régional et mondial dans le secteur marin.

3. Le cadre général fourni par la Convention pour les activités menées dans le secteur marin, associé à l'impératif concernant l'examen des questions relatives aux océans «dans leur ensemble», souligne qu'il est essentiel de surveiller et d'examiner, de manière intégrée, les faits nouveaux se rapportant à l'application de la Convention, ainsi que les autres faits relatifs aux affaires maritimes et au droit de la mer. En outre, l'Assemblée générale, en tant qu'institution mondiale, habilitée à ce faire, a décidé de procéder à un examen et à une évaluation annuels de la mise en oeuvre de la Convention et des autres faits nouveaux relatifs aux questions maritimes et au droit de la mer (résolution 49/28 de l'Assemblée générale, préambule et par. 12). À ce sujet, l'Assemblée prie le Secrétaire général d'établir chaque année un rapport détaillé au titre du point intitulé «Les océans et le droit de la mer». Le présent rapport a été établi en réponse à la demande de l'Assemblée figurant dans sa résolution 53/32 du 24 novembre 1998.

4. Le rapport annuel sur les océans et le droit de la mer est le seul document multidisciplinaire complet présentant à l'Assemblée générale une vue d'ensemble des aspects des affaires maritimes intégrant les questions juridiques, économiques, sociales et environnementales. Il est le résultat d'une double approche : les organismes des Nations Unies fournissent des apports dans leurs domaines de compétence respectifs, lesquels sont combinés avec les résultats des activités de suivi menées par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques, l'unité administrative du Secrétariat qui aide le Secrétaire général à s'acquitter des responsabilités qui lui ont été confiées dans le domaine des affaires maritimes et du droit de la mer.

5. À sa dix-neuvième session extraordinaire, en juin 1997, l'Assemblée générale a approuvé les recommandations de la Commission du développement durable figurant dans sa décision 4/15 du 3 mai 1997, selon laquelle elle devrait «procéder à un examen périodique du milieu marin et des questions connexes, tel que décrit dans Action 21, dans le cadre juridique défini par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer» (résolution S-19/2, par. 36). L'Assemblée a décidé que les résultats de cet examen seraient examinés au titre du point général de l'ordre du jour intitulé «Les océans et le droit de la mer».La Réunion des États parties à la Convention a également souligné la nécessité d'améliorer la coordination en ce qui concerne les questions maritimes ou ayant trait au droit de la mer (voir SPLOS/24).

6. À sa septième session, la Commission du développement durable a rappelé le fait fondamental que «les mers et les océans s'étendent sur la majeure partie de la planète et sont indispensables à la vie, déterminent les cycles climatiques et hydrologiques, et fournissent des ressources sans lesquelles il est impossible d'assurer le bien-être des générations présentes et futures et la prospérité économique, d'éliminer la pauvreté, d'assurer la sécurité alimentaire et de conserver la diversité biologique marine et sa fonction essentielle à la préservation des conditions nécessaires à la vie sur terre» (décision 7/1 de la Commission du développement durable, par. 1). À ce sujet, elle engage les gouvernements à renforcer leur action nationale, régionale et internationale, afin d'élaborer des approches intégrées de la gestion des océans et des zones côtières; souligne l'importance de la coopération internationale pour protéger les mers et les océans au moyen d'une gestion intégrée; elle a en outre appelé l'attention de la communauté internationale sur les domaines méritant une action prioritaire qui se rapportent aux ressources marines, aux activités menées à terre, aux sciences marines et aux autres activités marines, comme la navigation, la pollution par immersion et l'exploitation du pétrole et du gaz en mer.

7. Les recommandations de la Commission visaient principalement à trouver de meilleurs moyens de traiter les problèmes et proposaient de renforcer la coordination et la coopération internationales. La Commission a notamment proposé d'améliorer l'efficacité du débat annuel de l'Assemblée générale sur les océans et le droit de la mer; elle a réaffirmé que l'Assemblée était l'organe approprié pour assurer la coordination requise. On pouvait y parvenir en consacrant plus de temps à l'examen du rapport du

Secrétaire général et en invitant toutes les parties intéressées à participer au débat sur cette question.

8. Cette année la Division des affaires maritimes et du droit de la mer et les autres organes ont renforcé leur coopération concernant la préparation du rapport, afin de soumettre à l'Assemblée générale un document multidisciplinaire complet. Les services du Secrétariat, fonds, programmes, organismes et secrétariats des conventions du système des Nations Unies compétents, ainsi que d'autres organes intergouvernementaux ont été priés, comme par le passé, de soumettre des contributions soulignant les éléments suivants : a) principaux problèmes survenus dans leurs domaines de compétence respectifs; b) mesures prises pour y remédier; et c) questions qui pourraient exiger d'autres interventions et toutes recommandations qu'ils souhaiteraient faire à ce sujet. Le Secrétaire général exprime sa gratitude aux organes et organismes ci-après pour leurs contributions : Organisation maritime internationale (OMI); Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO); Commission océanographique intergouvernementale (COI) de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO); Organisation météorologique mondiale (OMM);Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI); Organisation internationale du Travail (OIT); Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA); Autorité internationale des fonds marins; Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique; Division du développement durable du Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat de l'ONU; Cour internationale de Justice (CIJ); Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED); Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE); Université des Nations Unies (UNU); Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues (PNUCID); Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC); Initiative internationale sur les récifs coralliens; Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE); Commission pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (Commission OSPAR); et Commission pour la protection du milieu marin de la Baltique (HELCOM) (via le PNUE).

9. Il avait initialement été envisagé de présenter les contributions des organismes et organes compétents, telles qu'elles étaient soumises, à l'annexe du rapport, le rapport lui-même ne contenant que les points forts de ces apports. Toutefois, compte tenu des différences d'approche, de présentation, de style, de points de départ et d'orientation des contributions, il a été jugé qu'il serait extrêmement difficile de présenter l'annexe de manière uniforme et cohérente. Le rapport ne contient donc pas d'annexe; mais il présente des extraits détaillés des contributions, dont le texte intégral est également disponible sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer (http://www.un.org/Depts/los).

II. La Convention, les accords d'application et les nouvelles institutions

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

1. État de la Convention

10. Dans sa résolution 53/32, l'Assemblée générale a de nouveau demandé à tous les États qui ne l'avaient pas encore fait de devenir parties à la Convention et à l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention, afin de réaliser l'objectif d'une participation universelle. Depuis le dernier rapport (A/53/456), cinq nouveaux États ont déposé leurs instruments de ratification (Népal, Belgique, Pologne, Ukraine et Vanuatu). Ainsi, cinq ans après son entrée en vigueur, le 16 novembre 1994, au total 132 États sont devenus parties à la Convention, y compris une entité internationale[2]. Dans ce contexte, on notera que, sur 151 États côtiers, 117 (77,4 %) sont parties et, sur 42 États sans littoral, 15 sont parties.

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

11. Parmi les États qui ont ratifié la Convention depuis la publication du dernier rapport (A/53/456), deux ont fait des déclarations, à savoir la Belgique et l'Ukraine.

12. La Belgique a déclaré qu'elle avait transféré ses compétences à la Communauté européenne pour les questions mentionnées dans la déclaration faite par la Communauté lors de la confirmation formelle de la Convention le 1er avril 1998.

13. L'Ukraine a formulé des objections à l'encontre de toute déclaration qui pourrait résulter du fait que les dispositions de la Convention n'ont pas été interprétées de bonne foi ou étaient contraires au sens habituel des termes dans le contexte de la Convention ou à son objet et à son but, quelle que soit la date à laquelle ces déclarations avaient été ou pourraient être faites. En tant que pays géographiquement désavantagé, riverain d'une mer pauvre en ressources biologiques, l'Ukraine a également réaffirmé

qu'il était nécessaire de renforcer la coopération internationale aux fins de l'exploitation des ressources biologiques des zones économiques, sur la base d'accords justes et équitables garantissant l'accès aux ressources halieutiques dans les zones économiques d'autres régions et sous-régions.

14. Ainsi, 47 États et la Communauté européenne ont fait des déclarations lors du dépôt de leurs instruments de ratification, d'adhésion et de confirmation formelle de la Convention. De plus, entre 1982 et 1984, 35 États ont fait des déclarations lors de la signature. Toutes les déclarations concernant la Convention et l'Accord relatif à l'application de la partie XI faites avant le 31 décembre 1996 ont été analysées et sont reproduites dans une publication des Nations Unies de la série du droit de la mer[3]; le texte intégral de celles qui ont été faites après cette date a été communiqué aux États Membres par voie de notification dépositaire et a été publié dans les numéros 36 à 39 du Bulletin du droit de la mer. Il est également disponible sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer (www.un.org/Depts/los), ainsi que sur celui de la Section des traités (www.un.org/Depts/Treaty).

15. À ce sujet, on rappellera que l'Assemblée générale, tenant compte des préoccupations exprimées par un certain nombre d'États, a demandé aux États, dans ses résolutions 52/26 du 26 novembre 1997 et 53/32 du 24 novembre 1998, de veiller à ce que toute déclaration qu'ils avaient faite ou qu'ils feraient au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion soit conforme à la Convention et de retirer toute déclaration qui ne serait pas conforme. Le Secrétaire général note que jusqu'à présent, malgré ces appels, aucun des États dont les déclarations ont suscité des objections et sont considérées comme n'étant pas conformes aux dispositions de la Convention n'a retiré sa déclaration.

16. Les déclarations généralement considérées comme n'étant pas conformes aux article 309 (réserves et exceptions) et 310 sont : a) celles qui ont trait aux lignes de base qui n'ont pas été tracées conformément à la Convention; b) celles qui exigent une notification ou une autorisation avant que des navires de guerre ou d'autres navires n'exercent le droit de passage inoffensif; c) celles qui ne sont pas conformes aux dispositions de la Convention relatives i) aux détroits servant à la navigation internationale, y compris le droit de passage en transit; ii) aux eaux des États archipels, y compris les lignes de base archipélagiques et le droit de passage archipélagique; iii) à la zone économique exclusive ou le plateau continental; iv) à la délimitation des eaux intérieures; et d) celles qui subordonnent l'interprétation ou l'application de la Convention aux lois et réglementations nationales, y compris aux dispositions constitutionnelles.

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

17. Depuis la publication du dernier rapport, deux États ont fait des déclarations au titre des articles 287 et 298 de la Convention.

18. Conformément à l'article 287, la Belgique a déclaré qu'elle avait choisi, comme moyen pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention, compte tenu de sa préférence pour les juridictions préétablies, le Tribunal international du droit de la mer ou la Cour internationale de Justice, à défaut de tout autre moyen pacifique auquel elle pourrait donner la priorité.

19. L'Ukraine a déclaré qu'elle avait choisi, comme principal moyen pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention, le tribunal arbitral constitué conformément à l'annexe VII de la Convention. Pour l'examen des questions relatives à la pêche, à la protection et à la préservation du milieu marin, la recherche scientifique marine et à la navigation, y compris la pollution par les navires par immersion, l'Ukraine a choisi le tribunal arbitral spécial constitué conformément à l'annexe VIII de la Convention. Se référant à l'article 292 de la Convention, l'Ukraine a également reconnu la compétence du Tribunal international du droit de la mer en ce qui concerne les questions relatives à la prompte mainlevée de l'immobilisation d'un navire ou la prompte mise en liberté de son équipage.

20. Conformément à l'article 298 de la Convention, l'Ukraine a déclaré qu'elle n'acceptait pas, sauf disposition contraire de traités internationaux spécifiques, les procédures obligatoires aboutissant à des décisions contraignantes en ce qui concerne les différends relatifs à la délimitation de zones maritimes, ou portant sur des baies ou titres historiques ou relatifs à des activités militaires.

21. Au 30 septembre 1999, 23 États avaient fait savoir quelle procédure ils choisissaient, conformément à l'article 287. Ces informations sont publiées, notamment, dans la *Circulaire d'information sur le droit de la mer*, No 10.

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

1. État de l'Accord

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

23. Malgré le lien établi entre la Convention et l'Accord relatif à la partie XI, les États parties à la Convention ne sont pas tous parties à l'Accord. Au 30 septembre 1999, 96 États parties à la Convention, y compris la Communauté européenne, étaient liés par l'Accord; 36 autres États qui sont devenus parties à la Convention avant l'adoption de l'Accord (Angola, Antigua-et-Barbuda, Bahreïn, Bosnie-Herzégovine, Botswana, Brésil, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Costa Rica, Cuba, Djibouti, Dominique, Égypte, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Guyana, Honduras, Îles Marshall, Indonésie, Iraq, Koweït, Mali, Mexique, République démocratique du Congo, Sainte-Lucie, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Somalie, Sao Tomé-et-Principe, Soudan, Tunisie, Uruguay, Viet Nam et Yémen) ont continué à appliquer l'Accord de facto l'an dernier sans déclarer qu'ils consentaient à être liés par lui. Au stade actuel, les États qui étaient parties à la Convention avant l'adoption de l'Accord doivent indiquer qu'ils consentent à être liés par celui-ci de façon distincte, en déposant un instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Application provisoire de l'Accord et qualité de membre provisoire de l'Autorité

24. L'application provisoire de l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention a cessé à la date de son entrée en vigueur, le 28 juillet 1996. Après cette date, conformément aux dispositions de l'Accord, les États et entités qui l'avaient appliqué à titre provisoire et pour lesquels il n'était pas encore entré en vigueur ont pu continuer à être membres de l'Autorité, à titre provisoire, jusqu'au 16 novembre 1998, en attendant son entrée en vigueur pour ces États et entités (voir A/53/456, par. 24). Huit de ces États (Bangladesh, Bélarus, Canada, Émirats arabes unis, États-Unis d'Amérique, Qatar, Suisse et Ukraine) ne sont pas devenus parties à la Convention et à l'Accord avant le 16 novembre 1998 et ont cessé d'être membres de l'Autorité à titre provisoire à compter de cette date. Par la suite, l'Ukraine a ratifié la Convention et ainsi rétabli son statut de membre.

C. Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs

1. État de l'Accord

25. L'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 relatives aux stocks chevauchants et stocks de poissons grands migrateurs (l'Accord sur les stocks de poissons de 1995) a été adopté le 4 août 1995 par la Conférence des Nations Unies sur les stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs. À la différence de ce qui se passe pour l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention, il n'existe aucun lien direct entre l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons et la Convention pour ce qui est de l'établissement du consentement à être lié.

26. L'Accord était ouvert à la signature jusqu'au 4 décembre 1996 et il a fait l'objet de 59 signatures au total. Depuis la publication du dernier rapport, six États l'ont ratifié ou y ont adhéré (Canada, Îles Cook, Maldives, Monaco, Papouasie-Nouvelle-Guinée et Uruguay). Ainsi, au 15 septembre 1999, 24 États avaient exprimé leur consentement à être liés par lui[4]. Il entrera en vigueur 30 jours après le dépôt du trentième instrument de ratification ou d'adhésion. Bien qu'il ménage en son article 41 la possibilité de son application provisoire, aucun État ni aucune entité n'a adressé au dépositaire une notification à cet effet.

2. Déclarations faites en vertu de l'article 43 de l'Accord

27. En vertu de son article 43, quatre États (Chine, France, Pays-Bas et Uruguay) et la Communauté européenne ont fait des déclarations en signant l'Accord , et six

États (Canada, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Maurice, Norvège et Uruguay) ont fait des déclarations en le ratifiant ou en y adhérant. Plusieurs de ces déclarations, de caractère interprétatif, ont trait notamment aux pouvoirs de l'État du pavillon en matière de police, d'adoption de mesures de conservation et de gestion en haute mer et d'inspection des navires de pêche (art. 21, 22 et 23). Dans sa déclaration, la Communauté européenne a également spécifié les matières qui relèvent de sa compétence et celles qui relèvent de la compétence de ses États membres. Le texte de toutes les déclarations, qui a été distribué aux États Membres par voie de notification dépositaire, est reproduit dans les numéros 30, 32, 33 et 34 du *Bulletin du droit de la mer*. Depuis la publication du dernier rapport (A/53/456), le Canada et l'Uruguay ont fait des déclarations au moment de ratifier l'Accord. Le Canada a déclaré que l'Accord n'admettant, en vertu de son article 42, ni réserves ni exceptions, toute déclaration faite par un État ou par une entité en vertu de l'article 43 de l'Accord ne peut viser à exclure ou à modifier l'effet juridique des dispositions de l'Accord dans leur application à cet État ou à cette entité. Par conséquent, il ne se considère pas lié par des déclarations qui ont été faites ou qui seront faites en vertu de l'article 43 de l'Accord par d'autres États ou par des entités et qui excluent ou modifient l'effet juridique des dispositions de l'Accord dans leur application à l'État ou l'entité auteur desdites déclarations. Le fait pour le Canada de ne pas réagir à une déclaration ne pourra être interprété comme une acceptation tacite de cette déclaration et le Canada se réserve le droit, à tout moment, de prendre position, de la manière jugée appropriée, à l'égard de toute déclaration. L'Uruguay a confirmé la teneur de la déclaration qu'il avait formulée lors de la signature, dans laquelle il faisait remarquer que l'efficacité du régime instauré par l'Accord dépendait notamment de la prise en compte des mesures de conservation et de gestion appliquées en dehors de la juridiction nationale et de leur compatibilité avec celles que les États côtiers concernés avaient adoptées pour les mêmes stocks dans les zones relevant de leur juridiction nationale. De plus, la pleine efficacité du régime impliquait l'adoption d'urgence de mesures de conservation et de gestion chaque fois qu'un phénomène naturel ou l'activité humaine menaçait sérieusement la durabilité d'un ou de plusieurs stocks de poissons. L'Uruguay a estimé par ailleurs que s'il ressortait de l'inspection que l'État du port effectuait à bord d'un navire de pêche se trouvant volontairement dans un de ses ports qu'il existait des raisons évidentes de croire que ledit navire s'était livré à une activité contraire aux mesures sous-régionales ou régionales de conservation et de gestion en haute mer, il convenait que l'État du port, dans l'exercice de son droit et de son devoir de coopération, en informe l'État dont le navire bat pavillon et lui demande de prendre en charge le navire afin d'en exiger qu'il respecte lesdites mesures.

3. Déclarations concernant le règlement des différends

28. Quatre États ont formulé les déclarations lors de la ratification de l'Accord prévues à l'article 30 de celui-ci concernant les procédures de règlement des différends, à savoir le Canada, les États-Unis d'Amérique, la Fédération de Russie et la Norvège. Tout récemment, le Canada a déclaré qu'il avait choisi un tribunal arbitral constitué conformément à l'annexe VII de la Convention comme moyen de règlement des différends prévu à la partie VIII de l'Accord. Il a déclaré également qu'il n'acceptait aucune des procédures prévues à la section 2 de la partie XV de la Convention concernant les différends mentionnés au paragraphe 1 de l'article 298 de celle-ci.

D. Institutions créées par la Convention

1. Autorité internationale des fonds marins[5]

29. L'Autorité internationale des fonds marins est l'organisation par l'intermédiaire de laquelle les États organisent et contrôlent les activités menées dans la Zone, notamment aux fins de l'administration des ressources de celles-ci et conformément au régime établi pour les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale (la «Zone») dans la partie XI de la Convention et dans l'Accord relatif à l'application de celle-ci. L'Autorité a commencé à fonctionner à Kingston (Jamaïque) le 16 novembre 1994, date de l'entrée en vigueur de la Convention, conformément au paragraphe 3 de l'article 308 de la Convention.

30. Conformément au paragraphe 2 de l'article 156 de la Convention, tous les États parties à la Convention sont *ipso facto* membres de l'Autorité. Au 15 septembre 1999, 132 États étaient parties à la Convention (voir par. 10).

31. La cinquième session de l'Autorité s'est tenue à Kingston du 9 au 27 août 1999. La question de fond la plus importante à l'examen du conseil de l'Autorité concernait le projet de règlement relatif à la prospection et à l'exploration des gisements de nodules polymétalliques dans la Zone (ISBA/4/C/4/Rev.1), appelé code d'exploitation minière. Le Conseil a achevé la première lecture du projet et, à la lumière des débats, le secrétariat de l'Autorité, avec le Président du Conseil, en a établi une

version révisée (ISBA/5/C/4 et Add.1). Il a été souligné qu'il était indispensable que le code soit approuvé rapidement de manière que l'Autorité puisse conclure des contacts d'exploration avec les sept investisseurs pionniers enregistrés dont les plans de travail avaient été approuvés par le Conseil en août 1997.

32. Sur la recommandation de la Commission des finances et du Conseil, l'Assemblée de l'Autorité a adopté le budget de l'Autorité pour 2000, dont le montant s'élève à 5 275 200 dollars, poursuivant l'approche évolutive de la création du secrétariat de l'Autorité, évoquée dans l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention et approuvée par l'Assemblée en 1997.

33. Le Conseil a également adopté le projet de règlement financier de l'Autorité internationale des fonds marins (ISBA/5/C/L.3). Le règlement sera appliqué à titre provisoire en attendant d'être approuvé par l'Assemblée.

34. La Commission des finances a examiné le projet de règlement du personnel de l'Autorité (ISBA/5/FC/WP.1), que le Conseil examinera à sa sixième session.

35. L'Accord de siège (le texte en est reproduit dans le document ISBA/3/A/L.3-ISBA/3/C/L.3; le rapport du Secrétaire général de l'Autorité relatif à l'offre du Gouvernement jamaïcain concernant le site du siège permanent de l'Autorité, figure dans le document ISBA/5/A/4 et Add.1) entre le Gouvernement jamaïcain et l'Autorité, qui a été approuvé par l'Assemblée et signé officiellement par les parties, régira les relations entre le Gouvernement jamaïcain et l'Autorité. Il établit les privilèges et immunités de l'Autorité, notamment en ce qui concerne ses avoirs, son personnel et les représentants permanents accrédités auprès d'elle. Cet accord et le Protocole sur les privilèges et immunités, adopté par l'Assemblée en 1998, sont essentiels au bon fonctionnement de l'Autorité. Le Protocole a été adopté en mars 1998 et ouvert à la signature à Kingston. Conformément à son article 16, il demeurera ouvert à la signature au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, jusqu'au 16 août 2000. Au 30 septembre 1999, le Protocole avait été signé par 22 États[6]. Il entrera en vigueur 30 jours après la date du dépôt du dixième instrument de ratification ou d'adhésion; en septembre 1999, il n'y avait encore eu aucune ratification ou adhésion.

36. La session a également examiné un projet de directives relatives à la protection de l'environnement pour ce qui est de l'évaluation de l'impact éventuel de l'exploration de nodules polymétalliques sur l'environnement dans la Zone (ISBA/5/LTC/1). La Commission juridique et technique a achevé la première lecture du projet, dont l'examen se poursuivra à la sixième session. En juin 1998, l'Autorité avait organisé à Sanya, sur l'île de Hainan en Chine, un atelier rassemblant des scientifiques de notoriété internationale et des représentants des investisseurs pionniers enregistrés qui avaient entrepris des recherches touchant l'environnement dans la Zone. L'atelier avait formulé des recommandations concernant les directives. Celles-ci décrivent les procédures à suivre par les contractants pour la collecte de données de référence, la surveillance des activités d'exploration menées et la notification de ces activités à l'Autorité. Les directives doivent aider les contractants à formuler des plans de surveillance du milieu marin et établir des données de référence. Elles s'appuient sur les connaissances scientifiques actuelles de l'environnement des grands fonds marins, et demanderont à être revues périodiquement.

37. Juste avant la cinquième session, l'Autorité a par ailleurs organisé à Kingston du 3 au 6 août 1999, un atelier sur les techniques susceptibles d'être utilisées dans l'exploitation minière des nodules polymétalliques des grands fonds marins. L'atelier a été divisé en trois sessions. La première a été consacrée à des exposés et des débats sur les techniques essentielles à l'exploration et l'exploitation minières, telles que le collecteur de nodules (appareil qui permet de récolter ou de collecter les nodules à des profondeurs pouvant atteindre 5 000 mètres), les plates-formes et véhicules sous-marins, et les systèmes de levage (pour remonter les nodules des fonds marins aux plates-formes de surface). Les exposés ont porté sur les techniques existantes les plus avancées ou en cours de mise au point pour l'exploitation d'autres ressources telles que le pétrole et le gaz naturel, le diamant, etc. Au cours de la deuxième session, les participants ont entendu les investisseurs pionniers dont les travaux d'élaboration de techniques d'exploration des nodules polymétalliques avaient beaucoup progressé, y compris leurs projets et les possibilités d'approches coopératives. La troisième session a été consacrée aux progrès réalisés dans la mise au point de techniques d'exploitation des ressources minérales des eaux profondes autres que les nodules polymétalliques pouvant s'appliquer à l'exploitation de ceux-ci. Ces ressources sont notamment les sulfures polymétalliques, les encroûtements cobaltifères et les hydrates de gaz. L'atelier a rassemblé des scientifiques et des technologues représentant les investisseurs pionniers, le secteur des entreprises et les institutions scientifiques. Le compte rendu de l'atelier sera publié par l'Autorité en 2000.

2. Tribunal international du droit de la mer

38. Le Tribunal international du droit de la mer a été mis en place à la suite de l'élection de 21 membres en août 1996. Le mandat de sept de ses membres, élus pour trois ans (voir A/51/645, par. 70), a expiré le 30 septembre 1999 (voir SPLOS/34). Conformément à la décision prise lors de la précédente Réunion des États parties, la neuvième Réunion a procédé à l'élection des sept membres devant remplacer les membres sortants, le 24 mai 1999. Les membres suivants ont été élus pour un mandat de neuf ans, commençant le 1er octobre 1999, comme il est stipulé dans l'article 3 du Statut du Tribunal : MM. Paul Bamela Engo et José Luis Jesus, pour le Groupe des pays d'Afrique; MM. Joseph Akl et P. Chandrasekhara Rao, pour le Groupe des pays d'Asie; M. Anatoly Lazarevich Kolodkin, pour le Groupe des pays d'Europe orientale; M. Vicente Marotta Rangel, pour le Groupe des pays d'Amérique latine et des Caraïbes; et M. Rüdiger Wolfrum pour le Groupe des pays d'Europe occidentale et autres États.

39. Au cours de l'année écoulée, le Tribunal a tenu trois sessions. La sixième session, qui s'est déroulée du 21 septembre au 9 octobre 1998, était consacrée à des questions d'organisation et à l'examen des dispositions à prendre en vue de la poursuite de l'affaire du navire *Saiga* (No 2). La septième session a eu lieu du 25 février au 16 avril 1999. Elle s'est tenue parallèlement à l'audience et aux délibérations en l'affaire du navire *Saiga* (No 2). La neuvième session s'est déroulée en septembre-octobre 1999. Au cours de cette session, les membres du Tribunal ont élu le juge P. Chandrasekhara Rao Président pour la période triennale 1999-2002.

40. Par ailleurs, le Tribunal a reçu deux requêtes émanant l'une du Gouvernement australien, l'autre du Gouvernement néo-zélandais en prescription de mesures conservatoires dans le différend qui les oppose au Gouvernement japonais concernant la conservation du thon à nageoire bleue. Le Tribunal a délibéré et rendu son ordonnance le 27 août 1999 (voir par. 42 à 45 et 581 à 585).

Activités judiciaires du Tribunal

41. *Affaire du navire Saiga*. Une demande de prompte mainlevée de la saisie du navire *Saiga*[7] avait fait l'objet du premier arrêt du Tribunal, rendu le 4 décembre 1997. Par un échange de lettres intervenu par la suite, les parties sont convenues de soumettre au Tribunal le différend concernant le fond de l'affaire, y compris la demande de mesures conservatoires. Par une ordonnance datée du 20 janvier 1998, le Tribunal a accepté d'être saisi de l'affaire aux termes requis par les parties, et l'affaire a été inscrite au Rôle des affaires sous le numéro 2, affaire *Saiga*. Par une ordonnance du 23 février 1998, le Tribunal a fixé les délais pour le dépôt des écritures. Le 6 octobre 1998, le Tribunal a publié une ordonnance fixant les délais pour le dépôt de la deuxième série d'écritures. Le 8 mars 1999, lors d'une audience publique concernant la demande en prescription de mesures conservatoires, le Tribunal a entendu les exposés des parties. Il a par ailleurs été procédé aux interrogatoires et contre-interrogatoires des témoins. Le 11 mars 1999, le Tribunal a rendu son ordonnance sur la demande[8] et, le 1er juillet 1999, son jugement sur le fond[9].

42. *Affaires du thon à nageoire bleue (Nos 3 et 4)*. Le 30 juillet 1999, le Tribunal a reçu deux demandes en prescription de mesures conservatoires, déposées conformément au paragraphe 5 de l'article 290 de la Convention, l'une par le Gouvernement australien, l'autre par le Gouvernement néo-zélandais à l'occasion d'un différend les opposant au Gouvernement japonais au sujet de la conservation et de la gestion du thon à nageoire bleue.

43. Les parties n'ayant pu s'entendre entre elles, l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont décidé de soumettre le différend à un tribunal arbitral, comme prévu à l'annexe VII de la Convention. Les mesures conservatoires demandées visent notamment à ce que le Japon mette fin à son programme de pêche expérimental, qu'il limite le volume des captures et qu'il respecte le principe de précaution pour toutes les activités de pêche à l'avenir; d'autres mesures visent à protéger les droits des parties.

44. Après avoir délibéré, le Tribunal a décidé de joindre les demandes de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Les audiences ont eu lieu les 18, 19 et 20 août 1999, après quoi le Tribunal a délibéré, les 20 et 26 août 1999, et rendu son arrêt le 27 août 1999. (Pour de plus amples détails et un résumé de l'arrêt, voir les paragraphes 581 à 585.)

45. Les audiences ont été largement médiatisées et ont suscité un grand intérêt. Pour la première fois par ailleurs, un mécanisme international de règlement des différends, a eu recours à la procédure du «voir dire». (Un «voir dire» est l'interrogatoire préliminaire d'un témoin expert effectué afin d'établir l'indépendance et la compétence de celui-ci.)

46. *Nomination à la Commission sur la liberté de transit*. À la demande de la Croatie et de la Bosnie-Herzégovine, le Tribunal, exerçant sa fonction juridictionnelle, a désigné le septième membre de la commission constituée par ces deux États pour superviser et surveiller l'application de l'Accord relatif à la liberté de transit à travers le territoire de la République de Croatie à destination et en provenance du Port de Ploče et à travers le territoire de la Bosnie-Herzégovine, l'interpréter et arbitrer les litiges (voir également par. 108), qui remplira également les fonctions

de Président de la commission. C'est le juge Thomas Mensah qui a été ainsi nommé.

Questions financières

47. La neuvième Réunion des États parties, tenue à New York du 19 au 28 mai 1999, a approuvé le budget du Tribunal pour 2000 (voir SPLOS/L.12 et SPLOS/L.14), dont le montant s'élève au total à 7 657 019 dollars, répartis comme suit : a) un montant de 6 672 255 dollars au titre des dépenses renouvelables; b) un montant de 255 400 dollars au titre des dépenses non renouvelables; c) un montant de 679 364 dollars pour un fonds de réserve devant donner au Tribunal les ressources financières lui permettant d'examiner les affaires, en particulier celles qui doivent être entendues avec célérité, qui lui seront soumises en 2000, qui ne serait utilisé que si des affaires étaient portées devant le Tribunal; et d) un montant de 50 000 dollars pour avances au Fonds de roulement du Tribunal en 2000. La Réunion a également décidé qu'à titre exceptionnel les économies réalisées sur les crédits ouverts pour 2000 seraient portées au crédit de ce fonds, à concurrence de 200 000 dollars (voir également SPLOS/48, par. 24 à 27).

48. Le Tribunal a demandé à la Réunion d'approuver un ajustement de la rémunération des membres du Tribunal, compte tenu de la résolution 53/214 de l'Assemblée générale des Nations Unies, en date du 18 décembre 1998, dans laquelle celle-ci a fixé à 160 000 dollars par an le traitement des juges de la Cour internationale de Justice, avec effet au 1er janvier 1999. En présentant cette proposition, le Tribunal a rappelé la décision prise par la quatrième Réunion des États parties concernant «le principe du maintien de l'équivalence de la rémunération des membres du Tribunal avec la rémunération des juges de la Cour internationale de Justice». La Réunion a consacré ce principe et a fixé la rémunération des membres du Tribunal à 160 000 dollars par an au maximum, avec effet au 1er janvier 2000[10].

49. La neuvième Réunion des États parties a examiné le projet révisé de règlement financier du Tribunal (SPLOS/36). Un certain nombre de propositions ont été présentées par diverses délégations, y compris des propositions relatives au calcul de la quote-part des États au budget du Tribunal. La Réunion a décidé de poursuivre le débat sur le règlement financier à sa dixième Réunion en vue de son adoption. Elle a également prié les délégations de présenter par écrit tous autres amendements et observations au Secrétariat d'ici au 30 novembre 1999 (voir également SPLOS/48, par. 35 à 37).

Accords

50. Le 1er juillet 1999, l'Accord sur les privilèges et immunités du Tribunal international du droit de la mer, adopté à la septième Réunion des États parties, a cessé d'être ouvert à la signature. À cette date, il avait été signé par 21 États[11] et ratifié par deux, la Norvège et les Pays-Bas. Pour son entrée en vigueur, 10 ratifications ou adhésions sont requises.

3. Commission des limites du plateau continental

51. La Commission des limites du plateau continental a tenu ses cinquième et sixième sessions en 1999, du 3 au 14 mai et du 30 août au 3 septembre. Ses 21 membres, élus en 1997, sont chargés d'examiner les documents soumis par les États côtiers concernant le tracé des limites extérieures du plateau continental quand ce plateau s'étend au-delà de 200 milles marins, de faire des recommandations aux États côtiers en application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et de donner des avis scientifiques et techniques en la matière aux États côtiers qui en font la demande.

52. La Commission a adopté la version finale des Directives scientifiques et techniques (CLCS/11), qui ont pour objet d'aider les États côtiers à déterminer les détails techniques et les paramètres des informations qui doivent lui être soumises. Elle a également adopté des annexes aux Directives (CLCS/11/Add.1), où sont notamment présentées sous forme de diagrammes simplifiés les procédures décrites dans les différentes sections des Directives. La Commission s'est également intéressée à la question de la formation requise pour développer les compétences et les connaissances nécessaires pour que les demandes formulées par les États côtiers concernant les limites extérieures de leur plateau continental soient conformes aux exigences de la Convention. Entre autres questions, la Commission a poursuivi l'examen de la création d'un fonds d'affectation spéciale destiné à contribuer au financement de la participation des membres de la Commission originaires de pays en développement. À sa sixième session, la Commission a également élu les membres de son bureau pour la période restante de son mandat.

53. Les Directives scientifiques et techniques précisent les méthodes géodésiques et autres énoncées à l'article 76 pour fixer les limites extérieures du plateau continental, à partir de critères tels que la localisation du pied du talus de la marge continentale, l'épaisseur des sédiments, la structure des dorsales sous-marines et autres hauts-fonds. Plusieurs États, à savoir l'Australie, le Canada, les États-Unis d'Amérique et la Nouvelle Zélande, ont soumis des observations sur les Directives avant leur adoption finale.

54. Toutes les questions de fond ont été examinées dans les groupes de travail mis en place à la troisième session de la Commission afin d'étudier chaque chapitre des Directives. Un certain nombre d'observations et de propositions de révision ont été présentées à la dernière phase des débats par divers membres de la Commission afin que le texte final puisse être approuvé par l'ensemble des membres. Certaines dispositions ont donc été sensiblement remaniées pour établir la version finale des Directives, notamment celles qui concernent les lignes de base, le tracé de la ligne délimitant les limites extérieures du plateau continental, certains aspects des méthodes géodésiques, les sources de données et des mesures bathymétriques, la localisation du pied du talus continental déterminé au point où la rupture de pente est la plus marquée et déterminé par la preuve du contraire de la règle générale, les lignes de base et l'épaisseur des sédiments.

55. La question de la formation, qui avait été examinée initialement à la cinquième session, a été traitée en priorité à la sixième session, l'objectif étant de mieux faire comprendre les dispositions de l'article 76 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les Directives, en tenant compte en particulier des besoins des pays en développement. Des recherches ont été faites entre les sessions afin de déterminer les besoins de formation et les capacités mobilisables au sein du système des Nations Unies (CLCS/15). La Commission a décidé d'adresser un courrier au Président de l'Assemblée générale pour lui signaler les besoins de formation qu'elle avait identifiés et pour proposer des projets de dispositions à inclure dans la résolution annuelle de l'Assemblée générale concernant le point de l'ordre du jour intitulé «Les océans et le droit de la mer». Elle enverra également des lettres, accompagnées de sa documentation de base, à la Commission océanographique intergouvernementale et à l'Organisation hydrographique internationale, pour leur demander de l'informer sur leurs programmes dans le cadre de l'article 76.

56. Il a également été décidé de rédiger un manuel composé de diagrammes afin d'aider les États côtiers à préparer leur demande à la Commission. La Commission a décidé de convoquer une réunion ouverte à sa septième session en 2000, afin de sensibiliser les représentants des État côtiers à la nécessité d'appliquer les dispositions de l'article 76 relatives au tracé de la limite extérieure du plateau continental lorsque celui ci s'étend au-delà de 200 milles marins, en ayant à l'esprit que, aux termes de la Convention, l'État côtier doit soumettre les caractéristiques de cette limite à la Commission «dans un délai de dix ans à compter de l'entrée en vigueur de la Convention pour cet État» (art. 4, annexe II à la Convention). La Commission a estimé qu'elle devait diffuser sa documentation afin que les États soient mieux informés de ce qu'elle fait, et qu'elle devait notamment établir un document d'information sur ses fonctions et activités ainsi que sur la nécessité, pour les États côtiers, d'appliquer l'article 76 de la Convention. Elle a également décidé de rédiger un projet d'atelier de formation d'une durée de cinq jours environ à l'intention des experts qui prendront part à l'établissement des demandes.

57. Le Président de la Commission a informé la neuvième Réunion des États parties des conclusions de l'issue des débats de la Commission sur la création d'un fond d'affectation spéciale destiné à contribuer au financement de la participation des membres de la Commission originaires de pays en développement, ainsi qu'il est indiqué dans le rapport de la neuvième Réunion des États parties (SPLOS/48) et dans une lettre adressée au Président de la Commission des limites du plateau continental par le Président de la neuvième Réunion des États parties (SPLOS/49). La Commission a pris note des estimations de coûts établies par le Secrétariat dans la perspective de la création éventuelle d'un tel fonds (CLCS/16) et a demandé que les informations pertinentes soient communiquées au Président à la dixième Réunion des États parties.

58. La Commission a également étudié les informations du Secrétariat concernant les capacités techniques et logistiques qui pourraient être mobilisées pour aider la Commission à examiner les demandes des États côtiers (CLCS/INF/1); elle a souligné à ce propos la nécessité d'acquérir les programmes informatiques les plus perfectionnés sur les systèmes d'information océanographique et sur la délimitation des limites extérieures des zones maritimes.

59. L'élection des membres du Bureau de la Commission s'est tenue le 1er septembre 1999. La Commission a élu par acclamation M. Yuri B. Kazmin à la fonction de président pour la deuxième période de deux ans et demi qui débutera le 16 décembre 1999 et au terme de laquelle s'achèvera le mandat de cinq ans des membres qui siègent actuellement à la Commission. À la suite de consultations informelles entre ses membres, et dans un souci de représentation géographique équitable, la Commission a élu à la vice-présidence MM. Osvaldo P. Astiz, Lawrence F. Awosika et Yong Ahn Park, ainsi que M. Peter F. Croker à la fonction de rapporteur, également par acclamation.

60. En prévision de ses besoins futurs en matière de révision de ses documents, rapports, etc., et des modifications qui pourraient être apportées aux Directives scientifiques et techniques, la Commission a décidé de transformer

son comité de rédaction ad hoc en comité permanent et a élu M. Galo Carrera à sa présidence. Elle a en outre décidé de transformer son Groupe de travail ad hoc sur la formation en organe subsidiaire permanent et a élu M. Lawrence F. Awosika à la présidence de ce nouvel organe.

61. La Commission a fixé les dates de sa septième session, à savoir du 1er au 5 mai 2000. Les membres de la Commission détermineront à cette septième session s'il convient de tenir une seconde session en l'an 2000 si aucun État côtier ne soumet de demande. S'ils se prononcent en faveur d'une session supplémentaire, les dates provisoires de cette huitième session seraient du 28 août au 1er septembre 2000.

E. Réunions des États parties

62. La neuvième Réunion des États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, convoquée par le Secrétaire général en application de l'article 319, paragraphe 2 e), de la Convention, s'est tenue du 19 au 28 mai 1999. Les points prioritaires de l'ordre du jour étaient le projet de budget du Tribunal international du droit de la mer pour 2000 (voir par. 47) et l'élection des sept membres du Tribunal (voir par. 38). Parmi les autres questions importantes examinées figuraient l'ajustement de la rémunération des membres du Tribunal (voir par. 48), le règlement financier du Tribunal (voir par. 49), les conditions dans lesquelles des pensions de retraite pouvaient être allouées aux membres du Tribunal, et le Règlement intérieur de la Réunion des États parties, en particulier l'article 53, consacré aux décision portant sur des questions de fond. La Réunion a également étudié les documents soumis par la Commission des limites du plateau continental (voir par. 57) (voir SPLOS/48).

63. La Réunion a également examiné d'autres questions concernant le Tribunal. Elle a étudié le Statut du personnel du Tribunal tel qu'il a été adopté par ce dernier (SPLOS/37) – ce statut s'inspire de celui du personnel de l'Organisation des Nations Unies et de celui qui a été adopté par la Cour internationale de Justice – et en a pris note. Elle a également étudié les conditions d'octroi de pensions de retraite aux membres du Tribunal et a adopté le Règlement concernant le régime des pensions des membres du Tribunal international du droit de la mer (SPLOS/47).

64. Poursuivant la discussion sur l'article 53 son règlement intérieur (SPLOS/2/Rev.3), la Réunion a examiné la question des modalités de prises de décisions sur les questions financières et budgétaires, sans toutefois parvenir à une unité de vue en la matière. Il a donc été décidé de poursuivre l'examen de la question à la dixième réunion.

65. On a estimé que la Réunion ne devait pas limiter son rôle aux questions d'ordre administratif et qu'elle devait également recevoir pour examen les rapports de la Commission, du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en application de l'article 319 de la Convention, et de l'Autorité internationale des fonds marins. Il a également été suggéré que, comme elle le faisait il y a quelques années, la Commission s'engage dans des discussions de fond sur les questions qui concernent les océans et le droit de la mer. Ce sujet a toutefois donné lieu à des points de vue divergents, qui mettaient en exergue entre autres le rôle de la Réunion des États parties dans l'examen des questions relatives à la Convention, qui précisait sa convocation pour examiner des questions liées au Tribunal et à la Commission. Il a également été noté à ce propos que la Commission du développement durable avait récemment recommandé la création d'une instance compétente pour traiter des questions relatives aux océans et au droit de la mer sous les auspices de l'Assemblée générale des Nations Unies (voir la décision 7/1 de la Commission, par. 39 à 45). Compte tenu de la diversité des opinions exprimées, il a été convenu de poursuivre le débat à la dixième Réunion des États parties.

66. Le représentant d'une organisation non gouvernementale, le Seamen's Church Institute, qui participait aux travaux de la Réunion en qualité d'observateur, s'est adressé à la Réunion pour attirer son attention sur la nécessité d'assurer la protection des gens de la mer, en particulier contre les actes de piraterie et les conséquences de l'abandon des navires, et sur les problèmes relatifs au rapatriement des gens de la mer dont le navire est immobilisé.

67. La dixième Réunion des États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer se tiendra à New York du 22 au 26 mai 2000. Elle examinera notamment le rapport du Tribunal international du droit de la mer, le projet de budget du Tribunal pour 2001, le projet de règlement financier du Tribunal et le Règlement intérieur de la Réunion des États parties, en particulier l'article consacré aux décisions sur les questions de fond (art. 53).

F. Mécanismes de règlement des différends

68. L'obligation de régler les différends par des moyens pacifiques est énoncée à la partie XV de la Convention des Nations Unies relative au droit de la mer. Les mécanismes

de règlement des différends prévus sont notamment la conciliation, l'arbitrage et l'arbitrage spécial.

Conciliation

69. La liste complète des conciliateurs établie et mise à jour par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en application de l'article 2, annexe V, de la Convention 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/los_sdm2.htm). Depuis le rapport de l'année dernière (A/53/456, par. 81), les conciliateurs suivants ont été ajoutés à la liste : MM. Helmut Brunner Nöer, Rodrigo Díaz Albónico, Carlos Martínez Sotomayor et Eduardo Vio Grossi, nommés par le Chili; MM. Umberto Leanza, Luigi Vittorio Ferraris et Giuseppe Jacoangeli, nommés par l'Italie.

Arbitrage

70. La liste complète des arbitres établie et mise à jour par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en application de l'article 2, annexe VII, de la Convention 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/los_sdm2.htm). Depuis le rapport de l'année dernière (A/53/456, par. 80), les arbitres suivants ont été ajoutés à la liste : M. Gerard Brennan, AC KBE, M. Henry Burmester, QC, et M. Ivan Shearer, AM, nommés par l'Australie; M. José Miguel Barros Franco, Mme María Teresa Infante Caffi et MM. Edmundo Vargas Carreño et Fernando Zegers Santa Cruz, nommés par le Chili; M. Umberto Leanza et Tullio Scovazzi, nommés par l'Italie; et M. José Antonio de Yturriaga Barberán, nommé par l'Espagne.

Arbitrage spécial

71. Il est demandé aux institutions spécialisées suivantes de tenir des listes d'experts à des fins d'arbitrage spécial : en matière de pêche, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO); en matière de protection et de préservation du milieu marin, le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE); en matière de recherche océanographique, la Commission océanographique intergouvernementale; en matière de navigation, y compris de pollution par les navires ou par immersion, l'Organisation maritime internationale. Les institutions spécialisées doivent envoyer copie de leurs listes au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Au 15 septembre 1999, le Secrétaire général avait reçu les listes mises à jour de l'OMI et de la FAO, ainsi que la liste complète du PNUE. Ces listes paraîtront dans la *Circulaire d'information sur le droit de la mer*, No 10.

III. L'espace maritime

A. La pratique des États : aperçu régional

72. On trouvera ci-après un aperçu, par région, des principaux changements apportés à la législation et aux traités de délimitation, qui continuent à démontrer que la Convention est largement acceptée par les États, qui ont pris des mesures pour aligner leur législation nationale avec ses dispositions, ainsi que l'importance croissante des activités de délimitation maritime dans la pratique des États.

73. Si les États tendent de plus en plus à se conformer aux dispositions de la Convention, il ne faut pas en conclure pour autant que celle-ci est toujours parfaitement respectée. Comme il est indiqué dans le rapport précédent (A/53/456, par. 85), il existe en effet plusieurs cas où une nouvelle législation nationale s'écarte des règles posées par la Convention, telles que l'obligation de donner notification ou de demander l'autorisation au préalable pour pouvoir exercer le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale, le droit de navigation dans la zone économique exclusive en ce qui concerne certains types de navires, ou une réglementation de la recherche scientifique marine qui va à l'encontre du principe du consentement établi dans la Convention. À cet égard, il est important de rappeler le caractère unitaire de la Convention, qui a été souvent réaffirmé par l'Assemblée générale, notamment dans sa résolution 53/32. Il convient également de noter que beaucoup d'États, qu'ils soient ou non parties à la Convention, n'ont toujours pas harmonisé leur législation avec ses dispositions.

74. La délimitation des frontières maritimes prend une place de plus en plus importante dans la pratique des États. De nombreuses délimitations maritimes, en particulier des zones économiques exclusives, doivent encore être effectuées par les États ayant des côtes adjacentes ou qui se font face. Il est particulièrement important que les États conviennent de frontières maritimes sûres car de tels accords contribuent à promouvoir la paix et la stabilité au niveau régional et à établir les bases juridiques et politiques requises pour attirer les investissements dans des domaines comme l'exploitation du pétrole et du gaz et la pêche. Afin d'aider les États, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer est en train d'élaborer un manuel qui fournit des informations essentielles juridiques, techniques

et pratiques sur la délimitation des frontières maritimes. À cet égard, la Division a convoqué au Siège de l'ONU du 7 au 9 avril 1999 une réunion d'un Groupe d'experts sur la délimitation maritime, qui était composé de spécialistes (juristes, cartographes, juges) représentant un large éventail de pays et de systèmes juridiques.

75. On trouvera ci-après un bref aperçu des changements que les États ont apportés à leurs pratiques durant l'année écoulée, jusqu'au 15 septembre 1999.

1. Afrique

76. Le 6 mars 1999, la Guinée équatoriale a adopté la «loi No 1/1999 désignant la ligne médiane comme étant la frontière maritime de la République de Guinée équatoriale», qui contient des listes des coordonnées géographiques des points servant à définir les limites extérieures de la mer territoriale et de la zone économique exclusive au large de l'île de Bioko et de la côte du Río Muni, dans le nord, et les limites extérieures de la zone économique exclusive au large de l'île d'Annobón, dans le sud. (Voir *Bulletin du droit de la mer,* No 40.)

77. La Guinée équatoriale et Sao Tomé-et-Principe ont conclu le 26 juin 1999 un Traité relatif à la délimitation de la frontière maritime entre la République de Guinée équatoriale et la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe (dont le texte sera reproduit dans le *Bulletin du droit de la mer*, No 41). Ce traité, qui est entré en vigueur à titre provisoire au moment de sa signature, utilise la ligne médiane comme critère général pour la délimitation des zones maritimes des deux pays. Ce critère avait déjà été incorporé dans la législation nationale de la Guinée équatoriale et de Sao Tomé-et-Principe. À cet égard, on se souviendra que Sao Tomé-et-Principe avait adopté le 23 mars 1998 la oi No 1/98 dont l'article 4 prévoit l'établissement d'une zone économique exclusive de 200 milles marins et stipule, aux paragraphes 2 et 3, que la limite extérieure de la zone économique exclusive de Sao Tomé-et-Principe ne s'étend pas au-delà de la «ligne médiane équidistante» dans le cas des États qui ont des côtes qui lui font face. (Pour le texte de la loi No 1/98 de Sao Tomé-et-Principe, voir *Bulletin du droit de la mer*, No 37.)

2. Amérique latine et Caraïbes

78. Le 20 novembre 1998, l'Uruguay a adopté la loi No 17.033 qui définit les zones maritimes de l'Uruguay, c'est-à-dire les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau continental. D'une manière générale, cette loi respecte les dispositions de la Convention concernant la largeur des zones et le régime juridique qui leur est applicable. Toutefois, l'article 6 de la loi affirme le droit exclusif de l'Uruguay de construire et d'autoriser et réglementer la construction, l'exploitation et l'utilisation d'îles, d'installations et de structures artificielles dans sa zone économique exclusive, «quelles que soient leur nature et leurs caractéristiques». En outre, l'article 8 stipule que la réalisation d'exercices militaires par des pays étrangers dans la zone économique exclusive de l'Uruguay devra faire l'objet d'une autorisation du Gouvernement uruguayen. Les coordonnées géographiques des points servant au tracé des lignes de base, qui figurent dans l'annexe I de la loi, commencent au point médian de la ligne de clôture convenue du Rio de la Plata qui va de Punta del Este (Uruguay) à Punta Rasa del Cabo San Antonio (Argentine). Les limites des différentes zones maritimes sont indiquées sur les deux cartes marines qui constituent l'annexe II de la loi No 17.033. La liste des coordonnées géographiques et les cartes ont été déposées auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies le 19 juillet 1999 (voir par. 90). (Le texte de la loi sera reproduit dans le *Bulletin du droit de la mer*, No 41.)

3. Europe et Amérique du Nord

79. Le 6 mai 1999, le Danemark a transmis à l'Organisation des Nations Unies la loi No 200 du 7 avril 1999 relative à la délimitation de la mer territoriale (voir *Bulletin du droit de la mer*, No 40), ainsi que le décret No 242 du 21 avril 1999 concernant la délimitation de la mer territoriale du Danemark et l'arrêté royal No 224 du 16 avril 1999 régissant l'admission en territoire danois des navires de guerre et aéronefs militaires étrangers en temps de paix.

80. La loi No 200 abroge le décret No 437 du 21 décembre 1966 sur la délimitation de la mer territoriale. La loi, qui stipule que la mer territoriale du Danemark s'étend en règle générale jusqu'à une limite de 12 milles marins, est entrée en vigueur le 1er mai 1999. Le décret No 242 du 21 avril 1999, qui indique les coordonnées des lignes de base ainsi que les limites extérieures de la mer territoriale du Danemark et qui a été adopté en application de la loi No 200, est également entré en vigueur le 1er mai 1999.

81. Dans le cadre de l'entrée en vigueur de la loi, il a été indiqué dans une circulaire adressée à tous les chefs de mission accrédités au Danemark que «l'arrêté royal du 27 février 1976 régissant l'admission en territoire danois de navires de guerre et d'aéronefs militaires étrangers en temps de paix a été amendé par l'arrêté royal No 224 du 16 avril 1999 [qui entre en vigueur le 1er mai 1999].

L'amendement stipule qu'une autorisation ou notification préalable n'est plus requise pour le passage inoffensif de navires de guerre étrangers et de navires non commerciaux appartenant à un État étranger ou utilisé par celui-ci dans les parties de la mer territoriale qui ne sont pas soumises au régime historique reconnu applicable aux détroits danois. Par conséquent, dans les détroits, les dispositions existantes ne sont pas affectées. Les dispositions en vigueur dans l'arrêté concernant les aéronefs militaires survolant le territoire danois et l'admission de navires étrangers dans les ports et les eaux intérieures restent inchangées. L'arrêté reste en vigueur pour la mer territoriale des îles Féroé et du Groenland et leur espace aérien.»

82. Un Accord relatif à la délimitation des frontières maritimes dans la zone située entre les îles Féroé et le Royaume-Uni a été conclu le 18 mai 1999 entre le Gouvernement du Royaume du Danemark et le Gouvernement autonome des îles Féroé, d'une part, et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part. Cet accord, qui règle le différend maritime existant de longue date au sujet de la délimitation de la frontière entre les îles Féroé et l'Écosse, stipule que la limite du plateau continental se situe en deçà de 200 milles marins à partir des lignes de base servant à mesurer la largeur de la mer territoriale de chaque pays. L'Accord définit également la limite de la zone de pêche qui correspond en partie à la limite du plateau continental et une «zone spéciale» qui comprend la vaste zone en forme de banane au sud des îles Féroé qui faisait jusqu'alors l'objet de revendications superposées quant à la zone de pêche. Dans cette zone spéciale, les deux pays continuent à jouir des droits de pêche conformément aux articles 5, 6 et 7 de l'Accord. (Le texte de l'Accord sera reproduit dans le *Bulletin du droit de la mer*, No 41.)

83. La Suède et l'Estonie ont conclu le 2 novembre 1998 un Accord sur la délimitation de leurs zones maritimes dans la mer Baltique. Cet accord délimite à la fois la zone économique exclusive et la zone du plateau continental de la Suède et de l'Estonie. Son article 2 énumère les coordonnées géographiques des quatre points convenus et stipule que la ligne de délimitation se poursuivra jusqu'à un point qui fera l'objet de négociations à un stade ultérieur avec le troisième État concerné, la Finlande. (Le texte de l'Accord sera reproduit dans le *Bulletin du droit de la mer*, No 41.)

84. Par une proclamation datée du 2 septembre 1999, les États-Unis ont établi une zone contiguë à leur mer territoriale. L'établissement de cette nouvelle zone qui s'étend jusqu'à 24 milles marins à partir des lignes de base des États-Unis tracées conformément au droit international permet aux États-Unis d'exercer le contrôle nécessaire afin d'empêcher les violations de leurs lois et réglementations en matière de douanes, de fiscalité, d'immigration et de protection sanitaire, comme le permet l'article 33 de la Convention. En outre, la proclamation interdit spécifiquement l'enlèvement du patrimoine culturel subaquatique découvert à l'intérieur de la zone établie, conformément aux dispositions de l'article 303 de la Convention.

B. Limites fixées par les États

85. Les États se conforment le plus souvent aux dispositions de la Convention régissant l'étendue des zones maritimes. La législation adoptée par les États depuis la publication du rapport précédent n'a pas modifié de manière substantielle les statistiques concernant les limites fixées par les États qui figurent dans le tableau intitulé «Délimitation par les États côtiers de leurs zones maritimes» (A/53/456, par. 99 et 100), à l'exception des nouvelles zones contiguës de 24 milles marins de l'Uruguay et des États-Unis d'Amérique, établies respectivement par la loi No 17.033 du 20 novembre 1998 et la proclamation datée du 2 septembre 1999. Toutefois, d'autres changements ont été introduits dans le tableau, en tenant compte de la législation en vigueur communiquée à la Division au cours de l'année écoulée ainsi que des révisions incorporées au tableau des limites des zones maritimes fixées par les États dans le monde entier, publié dans le *Bulletin du droit de la mer*, No 39.

86. Il ne reste plus que neuf États qui continuent à fixer les limites de leurs eaux territoriales au-delà de 12 milles marins. Sept d'entre eux (cinq en Afrique et deux en Amérique latine) les établissent à 200 milles; deux États d'Amérique latine, qui ne sont pas parties à la Convention, revendiquent chacun une zone maritime unique de 200 milles marins, mais reconnaissent expressément la liberté de navigation et de survol au-delà de 12 milles sur toute cette étendue. Deux États d'Asie revendiquent chacun une zone maritime unique définie par des coordonnées qui s'étendent au-delà des 12 milles marins calculés à partir des lignes de base. Ces deux groupes d'États sont classés dans le tableau dans une rubrique distincte, «Autres zones maritimes». Un seul État a fixé les limites de la zone contiguë au-delà de 24 milles marins (35 milles marins).

87. Les États se conforment strictement à la Convention en ce qui concerne la zone économique exclusive et la zone de pêche. Dans certains cas, les deux zones se superposent, tandis que dans d'autres cas, l'État n'a que l'une ou l'autre, selon les conditions qui lui sont propres. On n'a

considéré dans le tableau que les États dont la zone de pêche s'étend au-delà de la mer territoriale et qui n'ont pas de zone économique exclusive. En ce qui concerne le plateau continental, beaucoup d'États (25) conservent leur législation antérieure, qui reprend la définition établie par la Convention de 1958 relative aux limites du plateau continental; sur les 22 États qui ne se basent pas sur les repères fixés par la Convention sur le droit de la mer ou la Convention de 1958, seuls deux, en fait, sont en contravention avec l'article 76 de la Convention de 1982.

Délimitation par les États côtiers[a] de leurs zones maritimes

Zone maritime	*Limites extérieures ou étendue*	*États d'Afrique*	*État d'Asie et du Pacifique*	*États d'Europe et d'Amérique du Nord*	*États d'Amérique latine et des Caraïbes*	*Ensemble du monde*
Mer territoriale	Jusqu'à 12 milles marins	32	46	30	27	135
	Plus de 12 milles marins	6	1	–	2	9
Zone contiguë	Jusqu'à 24 milles marins	18	24	11	17	70
	Plus de 24 milles marins	–	1	–	–	1
Zone économique exclusive	Jusqu'à 200 milles marins (étendue circonscrite par une ligne de délimitation, une ligne médiane, des coordonnées, etc.)	27	36	20	27	110
Zone de pêche	Jusqu'à 200 milles marins	3	2	9	–	14
Plateau continental	200 milles marins et/ou rebord externe de la marge continentale (Convention)	10	16	5	13	44
	Profondeur de 200 mètres et/ou exploitabilité (Convention de 1958)	4	7	10	3	24
	Autres limites (prolongement naturel, absence de définition, etc.)	1	6	8	7	22
Autres zones maritimes	200 milles marins	–	–	–	2	2
	Rectangle défini par des coordonnées	–	2	–	–	2

[a] Ensemble du monde sauf Bosnie-Herzégovine, Géorgie et Slovénie, pour lesquelles on ne possède pas d'indications.

C. Dépôt de cartes marines et de listes de coordonnées géographiques et respect de l'obligation de leur donner la publicité voulue

1. Dépôt et publicité voulue des cartes marines et des listes de coordonnées géographiques relatives aux lignes de base droites, aux lignes de base archipélagiques et à diverses zones maritimes

1. En vertu des articles 16 (par. 2), 47 (par. 9), 75 (par. 2) et 84 (par.2) de la Convention, l'État côtier est tenu de déposer auprès du Secrétaire général les cartes marines et/ou les listes de coordonnées géographiques indiquant les lignes de base droites et les lignes de base archipélagiques ainsi que celles qui indiquent les lignes des limites extérieures de la mer territoriale, de la zone économique exclusive et du plateau continental. L'État côtier est tenu de donner à ces cartes et listes de coordonnées géographiques la publicité voulue. De même, en vertu de l'article 76 (par. 9), l'État côtier est tenu de remettre au Secrétaire général les cartes et renseignements pertinents, y compris les données géodésiques, qui indiquent de façon permanente les limites extérieures de son plateau continental lorsque celui-ci s'étend au-delà de 200 milles marins. Dans ce cas, c'est au Secrétaire général qu'il appartient de donner à ces documents la publicité voulue.

2. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer, qui est le service du Secrétariat responsable en la matière, a pris les dispositions matérielles nécessaires pour assurer la garde des cartes marines et listes de coordonnées géographiques qui doivent être déposées conformément à la Convention. Elle a aussi adopté un système pour les diffuser et pour aider les États à leur donner la publicité voulue comme ils y sont tenus. À cet égard, la Division informe les États parties à la Convention, par une «notification de zone maritime», que des cartes et coordonnées géographiques ont été déposées. Ces renseignements sont également reproduits dans la *Circulaire d'information sur le droit de la mer*, qui est diffusée auprès de tous les États. Au 15 septembre 1999, des cartes ou des listes de coordonnées géographiques relatives aux lignes de base droites, aux lignes de base archipélagiques et à diverses zones maritimes avaient été déposées auprès du Secrétaire général par les États parties suivants : Allemagne, Argentine, Belgique, Chili, Chine, Chypre, Costa Rica, Espagne, Finlande, Guinée équatoriale, Italie, Jamaïque, Japon, Myanmar, Nauru, Norvège, Pakistan, Roumanie, Sao Tomé-et-Principe, Tunisie et Uruguay.

3. Depuis le rapport de l'année dernière, des cartes marines ou des listes de coordonnées géographiques ont été déposées auprès du Secrétaire général par les États suivants : Belgique (carte marine indiquant les lignes de la limite extérieure du plateau continental, y compris les coordonnées géographiques des points, et les lignes de la limite extérieure de la mer territoriale); Chili (carte indiquant la frontière maritime entre l'Argentine et le Chili, avec une liste des coordonnées géographiques des points); Guinée équatoriale (listes des coordonnées géographiques des points servant à tracer les limites de la zone économique exclusive et les limites latérales de la mer territoriale, avec une carte servant d'illustration); Japon (cartes indiquant les lignes de base droites et les limites extérieures de certaines parties de la mer territoriale); Nauru (liste des coordonnées géographiques des points servant au tracé des lignes de base droites et des lignes de la limite extérieure de la mer territoriale et de la zone économique exclusive); Pakistan (liste des coordonnées géographiques des points servant au tracé des lignes de base droites, avec une carte servant d'illustration); Tunisie (liste des coordonnées géographiques des points servant au tracé des lignes de base droites); et Uruguay (liste des coordonnées géographiques des points servant au tracé des lignes de base droites, et cartes indiquant les lignes de la limite extérieure de la mer territoriale et de la zone économique exclusive).

4. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer maintient une base de données fondée sur le Système d'information géographique (SIG), qui utilise des techniques de pointe pour stocker l'information déposée (cartes, cartes marines et listes de coordonnées) et l'intégrer dans une base de données numérique mondiale. Comme il est indiqué dans le rapport de l'année dernière (A/53/456, par. 104), la base de données SIG permet à la Division de stocker et de traiter l'information géographique et de produire des images cartographiques faites sur mesure grâce à la reproduction en format numérique des cartes de type classique et des listes de coordonnées. Elle permet également à la Division de vérifier l'exactitude des informations déposées. La base de données SIG est connectée à la base de données de la législation nationale, ce qui permet à la Division d'accéder à d'autres informations pertinentes liées à certaines caractéristiques géographiques.

5. Afin d'appliquer les dispositions pertinentes de la Convention, les États parties doivent fournir des informations appropriées concernant leurs données géodésiques initiales lors du dépôt de leurs cartes ou listes de coordonnées géographiques. Il est souhaitable que les États parties fournissent toutes les informations nécessaires pour la conversion des coordonnées géographiques déposées à partir des données initiales du Système géodésique mondial 84 (WGS 84 – système de données géodésiques qui est de plus en plus accepté et constitue une norme).

2. Obligations de donner la publicité voulue à d'autres informations conformément à la Convention

6. La Division s'efforce également d'aider les États à s'acquitter de l'obligation que leur fait la Convention de donner la publicité voulue à d'autres informations, à savoir : les lois et règlements, adoptés par un État côtier, relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale (art. 21, par. 3) et les lois et règlements, adoptés par les États riverains de détroits, relatifs au passage en transit dans les eaux des détroits servant à la navigation internationale (art. 42, par. 3). Aucune information nouvelle concernant les articles 21 et 42 de la Convention n'a été communiquée par des États depuis le rapport de l'année dernière. En outre, l'assistance fournie aux États concernant leur obligation de donner la publicité voulue aux voies de circulation maritime et aux dispositifs de séparation du trafic en vertu des articles 22, 41 et 53 de la Convention est de la compétence de l'Organisation maritime internationale (OMI).

IV. États présentant des caractères géographiques spéciaux

A. Petits États insulaires

7. Par ses résolutions S-19/2 du 28 juin 1997, 52/202 du 18 décembre 1997, 53/189 A du 15 décembre 1998 et 53/189 B du 7 avril 1999, l'Assemblée générale a décidé de tenir une session extraordinaire les 27 et 28 septembre 1999 (vingt-deuxième session extraordinaire) afin de procéder à un examen et à une évaluation de l'application du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement (Programme d'action de la Barbade). La Commission du développement durable, en sa qualité d'organe préparatoire de la session extraordinaire, s'est réunie au Siège de l'Organisation des Nations Unies les 23 et 30 avril 1999 et les 9 et 10 septembre 1999.

8. Dans la déclaration annexée à la résolution adoptée à sa vingt-deuxième session extraordinaire (résolution S-22/2), l'Assemblée générale a notamment reconnu que les petits États insulaires en développement étaient les gardiens d'une proportion importante des océans du monde et que leur diversité biologique était très importante, qu'ils étaient le fer de lance de la lutte contre les changements climatiques et que leur vulnérabilité et leurs difficultés particulières faisaient ressortir la nécessité d'agir d'urgence pour appliquer le Programme d'action. L'Assemblée a également approuvé les recommandations formulées par la Commission du développement durable, telles qu'elles figurent dans le document intitulé «Progrès accomplis dans l'application du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement et initiatives en la matière» (annexe II à la résolution).

9. Outre la question des effets négatifs du changement climatique (voir par. 517 et 518), la Commission a étudié en particulier les problèmes des ressources côtières et marines des petits États insulaires en développement. Dans ses recommandations figurant à l'annexe II à la résolution S-22/2, la Commission a noté que la bonne santé des ressources marines et côtières, leur protection et leur préservation étaient indispensables à l'économie et au développement durable des petits États insulaires en développement. Une meilleure gestion des côtes et des océans, tout aussi bien que la conservation des côtes, des océans et des mers, l'exploitation durable des ressources marines et côtières, divers arrangements et initiatives, et notamment une action en vue de réduire la pollution d'origine terrestre ou d'origine marine, étaient d'une importance cruciale pour appuyer les organismes régionaux de pêche et pour que les océans restent une source d'alimentation et un atout touristique.

10. Parmi les autres objectifs à atteindre et les autres activités à mener étaient notamment cités : la création et/ou le renforcement de programmes dans le cadre du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres et du Programme pour les mers régionales, en vue d'évaluer l'impact de la planification et du développement sur les environnements côtiers, y compris les communautés côtières, les zones humides, les récifs de corail et les zones relevant de la souveraineté ou de la juridiction nationale des petits États insulaires en développement; le renforcement des capacités nationales concernant l'élaboration de méthodologies ou de directives relatives à de bonnes pratiques et à des techniques adaptées aux petits États insulaires en développement, pour parvenir à une gestion intégrée et à un développement durable des zones côtières et marines relevant de la souveraineté ou de la juridiction nationale des petits États insulaires en développement en s'appuyant sur l'expérience acquise à cet égard; le renforcement de la conservation ainsi que de la gestion et de l'exploitation durables des écosystèmes des zones côtières et des ressources des zones maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction nationale des petits États insulaires en développement.

11. Parmi les autres objectifs et activités, on citera aussi la ratification par les États de l'Accord des Nations Unies concernant la conservation et la gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs (1995) et de l'Accord de la FAO sur le respect des mesures internationales de conservation et de gestion par les navires pêchant en haute mer (1993) (Accord de la FAO), ou l'adhésion des États à ces accords, et la participation active des petits États insulaires en développement à la gestion des organismes régionaux de pêche qui existent ou sont en cours de création, afin que ces accords soient entièrement appliqués; la formulation de politiques, de stratégies et de mesures pour répondre aux besoins en matière de pêche, et notamment remédier d'urgence au problème de la pêche illégale, non réglementée et non signalée dans les zone maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de petits États insulaires en développement; le renforcement des capacités nationales, sous-régionales et régionales aux fins de la négociation d'accords de pêche et de la promotion de l'évaluation et du suivi des investissements commerciaux dans une pêche durable, y compris la capture, le traitement et la commercialisation et, le cas échéant, de méthodes d'aquaculture

rationnelles pour l'environnement, de façon que les communautés des petits États insulaires en développement se sentent plus impliquées et que leurs capacités de gestion se trouvent renforcées; l'amélioration de la coordination régionale en matière de gestion, de suivi, de contrôle et de surveillance, avec notamment des systèmes de surveillance des navires et une mise en application des accords internationaux; et l'octroi d'une assistance aux petits États insulaires en développement en ce qui concerne l'évaluation de l'impact des sources terrestres de pollution marine, l'élaboration de mécanismes visant à éliminer les sources de pollution ou à les réduire au minimum, et la participation à la mise en oeuvre du Programme d'action.

12. S'agissant du mouvement transfrontière des déchets dangereux et radioactifs, la Commission a rappelé les dispositions de l'alinéa C iii) du paragraphe 24 du Programme d'action et réaffirmé que l'application de ce paragraphe devra se faire conformément au droit international, notamment à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et autres instruments juridiques internationaux pertinents existants. Elle a pris note du fait que les petits États insulaires en développement s'inquiètent de ce que ces mouvements transfrontières ne soient pas traités de manière adéquate par les régimes juridiques internationaux existants, en particulier pour ce qui est des mesures de sécurité, de la déclaration, de la responsabilité et de l'indemnisation en cas d'accidents et des mesures correctives à prendre en ce qui concerne la pollution causée par ce type de déchets. Elle a par ailleurs engagé les États et les organisations internationales concernées à continuer d'examiner ces sujets de préoccupation de manière spécifique et approfondie et invité le Secrétaire général à faire rapport à l'Assemblée générale à sa cinquante-sixième session au plus tard sur les efforts accomplis, les mesures prises et les progrès réalisés. Elle a préconisé en outre la poursuite des efforts visant à appliquer la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

13. La Commission a en outre souligné qu'il fallait agir pour maintenir les récifs coralliens en bonne santé. Cette action serait fondée sur l'Initiative internationale sur les récifs coralliens et sur des évaluations mondiales des récifs de façon à assurer la sécurité alimentaire et à permettre aux stocks de poissons de se reconstituer. Elle constituerait en outre une ligne d'orientation pour l'application du Mandat de Jakarta sur la diversité biologique du milieu marin et des zones côtières, y compris en ce qui concerne les zones maritimes protégées, et du Programme d'action mondial.

B. États sans littoral et États géographiquement désavantagés

14. Les dispositions de la partie X de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer comptent parmi les sources de droit international les plus importantes qui régissent l'accès des États sans littoral à la mer et depuis la mer ainsi que la liberté de transit. La partie X sert souvent de point de référence lorsque les États sans littoral et de transit négocient des accords spécifiques sur les modalités de ce transit. Dans ce contexte, il convient de noter que seuls 10 des 28 pays en développement sans littoral qui connaissent de graves problèmes de transport en transit ont ratifié la Convention ou y ont adhéré.

15. Afin de réaffirmer une fois de plus le droit d'accès des pays sans littoral à la mer et depuis la mer ainsi que la liberté de transit à travers le territoire des États de transit, l'Assemblée générale, à sa cinquante-troisième session, a examiné la situation en matière de transit des États sans littoral d'Asie centrale et des pays de transit qui sont leurs voisins. Le rapport établi par la CNUCED (A/53/331, annexe) a mis en relief les problèmes de transport en transit en Asie centrale dans le contexte de la reprise économique, des nouveaux échanges commerciaux et des systèmes de transit dans la région. L'Assemblée générale, notant qu'un certain nombre de faits nouveaux importants étaient survenus, notamment la signature par les États membres de l'Organisation de coopération économique à Almaty (Kazakhstan), le 9 mai 1998, d'un accord-cadre sur le transport en transit, la signature, le 26 mars 1998, par les chefs d'État du Kazakhstan, du Kirghizistan, de l'Ouzbékistan et du Tadjikistan, la Commission économique pour l'Europe et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique de la Déclaration de Tachkent relative au Programme spécial des Nations Unies pour l'économie des pays d'Asie centrale (A/53/96, annexe II), la mise en oeuvre du programme élargi relatif au couloir Europe-Caucase-Asie et la signature, le 8 septembre 1998, de la Déclaration de Bakou (A/C.2/53/4, annexe), a adopté la résolution 53/171 du 15 décembre 1998, dans laquelle elle a notamment invité la CNUCED et les gouvernements intéressés à continuer d'élaborer un programme visant à améliorer, sur le plan de l'efficacité, la situation actuelle en matière de transit dans les États en développement sans littoral d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance et dans les pays en développement de transit qui sont leurs voisins.

16. Dans la même résolution, l'Assemblée générale a également invité la CNUCED à fournir, en étroite coopération avec les commissions économiques régionales et les

organisations internationales compétentes, une assistance technique et des services consultatifs aux États sans littoral d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance et aux pays en développement de transit qui sont leurs voisins, en tenant compte des accords de transit existants. Elle a demandé aux organismes des Nations Unies de continuer d'étudier, en vue de l'application de la résolution, les moyens qui permettraient de favoriser l'adoption de dispositions de coopération plus efficaces entre les États sans littoral d'Asie centrale et les pays en développement de transit qui sont leurs voisins et d'encourager la communauté des donateurs à jouer un rôle de soutien plus actif.

17. En application de la résolution 52/183 de l'Assemblée générale en date du 18 décembre 1997, une réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement a été organisée à New York du 24 au 26 août 1999 pour examiner les progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit, y compris les aspects sectoriels, ainsi que les coûts du transport en transit, en vue d'étudier la possibilité de définir les mesures pratiques nécessaires. Les participants étaient saisis des documents TD/B/LDC/AC.1/13 et TD/B/LDC/AC.1/14, dans lesquels il était indiqué que les pays étaient de plus en plus nombreux à adhérer à des conventions internationales et à conclure des accords régionaux et bilatéraux. Il était également indiqué que les pays en développement sans littoral nouvellement indépendants d'Asie centrale avaient adhéré à nombre de conventions internationales et avaient également signé ou adopté de nombreux accords ou arrangements régionaux.

18. Les participants à la réunion ont engagé les pays traversés par un itinéraire de transit à envisager de conclure des accords intergouvernementaux bilatéraux ou sous-régionaux concernant les divers aspects du transport en transit. Ils ont en outre encouragé tous les pays en développement sans littoral ou de transit à adhérer aux conventions internationales relatives au commerce de transit (TD/B/LDC/AC.1/L.5, par. 7).

19. Par ailleurs, un certain nombre d'accords importants concernant le transport et les communications ont été signés entre la Bolivie et l'Argentine en 1998; en janvier 1999, l'Inde et le Népal ont prolongé la validité du traité de transit qu'ils avaient signé et y ont apporté des modifications; et le 5 mars 1999, le Gouvernement de la République démocratique populaire lao et le Gouvernement thaïlandais ont signé un accord sur le transport routier.

20. La trente-deuxième Réunion ministérielle de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) et le sixième Forum régional de l'ANASE, qui se sont tenus à Singapour en juillet 1999, ont souligné l'importance de la création d'un couloir est-ouest allant du nord-est de la Thaïlande au Viet Nam en passant par la République démocratique populaire lao et le Cambodge. Avec l'aide de la Banque asiatique de développement, on cherche à créer un couloir de transport ouest-est entre la République démocratique populaire lao, la Thaïlande et le Viet Nam, qui permettrait à la République populaire démocratique lao d'avoir accès aux ports du centre du Viet Nam.

21. S'agissant des États géographiquement désavantagés, il convient de noter que la Croatie et la Bosnie-Herzégovine, en application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ont signé le 22 novembre 1998 l'Accord relatif à la liberté de transit à travers le territoire de la République de Croatie à destination et en provenance du port de Ploče et à travers le territoire de la Bosnie-Herzégovine à Neum (A/53/702-S/1998/1118, annexe II) (voir également par. 46).

V. Industrie des transports maritimes et navigation

A. Industrie des transports maritimes

22. Les transports maritimes internationaux constituent l'un des trois piliers du secteur des transports maritimes, lequel a enregistré sa douzième année consécutive de croissance en 1997, portant ainsi le commerce maritime à un niveau record de 4 milliards 950 millions de tonnes. L'offre globale de tonnage n'a excédé la demande que de 3,7 %, soit un nouveau record plancher. Les taux de croissance du commerce maritime mondial pour 1998 et 1999 ne devraient pas être aussi élevés en raison du ralentissement de l'activité économique mondiale et de la baisse du volume des échanges mondiaux qui en a résulté. Les deux autres piliers sont les services auxiliaires maritimes et l'accès aux installations portuaires et leur utilisation, domaines qui risquent tous trois d'être touchés par le bogue de l'an 2000 et sont en train de s'y préparer.

1. Flotte marchande mondiale : croissance, appartenance et immatriculation

23. À la fin de 1997, la flotte marchande mondiale atteignait 775,9 millions de tonnes de port en lourd, soit un accroissement de 2,3 % par rapport à 1996. Le tonnage conjugué des pétroliers et des vraquiers a continué à dominer la flotte mondiale, avec 71,3 % du tonnage total

en 1997. Selon les statistiques de la flotte mondiale établies par la compagnie d'assurances Lloyd en 1998, les 10 flottes qui ont augmenté le plus rapidement, c'est-à-dire celles de plus d'un demi-million de tonnes brutes étaient celles des îles Caïmanes, du Cambodge, de Belize, d'Antigua-et-Barbuda, du Koweït, de Madère (Portugal), du Royaume-Uni, de l'Allemagne, des îles Canaries (Espagne) et du Qatar.

24. La répartition du tonnage mondial entre groupes de pays d'immatriculation a considérablement évolué au cours des 17 dernières années. La part des pays développés à l'économie de marché dans le tonnage mondial a baissé de 51,7 % en 1980 à 27,4 % en 1997, tandis que celle des principaux pays de libre immatriculation est passée de 27,6 % à 44,1 % pendant la même période. La part des pays en développement a également crû, passant de 10,8 % en 1980 à 19,1 % en 1997, la part de l'Asie représentant 70,2 % de la part totale des pays en développement. Celle des pays d'Europe de l'Est est tombée de 7,7 % en 1980 à 5,2 % en 1997 et celle des pays socialistes d'Asie a augmenté de 1,8 % à 3,4 % au cours de la même période (*Étude sur les transports maritimes, 1998*, CNUCED).

25. Bien que les pays qui disposent du tonnage mondial le plus élevé, exception faite de la Grèce, correspondent aux grandes nations commerciales, plus de la moitié de la flotte marchande mondiale en tonnes de port en lourd (58,8 %) n'est pas immatriculée dans les pays de domicile des entreprises mères, c'est-à-dire les pays à participation majoritaire. En 1997, les sept principaux pays de libre immatriculation étaient le Panama, le Libéria, Chypre, les Bahamas, Malte, les Bermudes et Vanuatu. Dans chacun de ces pays, à l'exception de Chypre, la part du tonnage détenue par leurs citoyens et enregistrée dans leur pays était minime, voire nulle. À Chypre, elle était de 2 % à la fin de 1997. Par contre, la part détenue par des nationaux dans les registres d'immatriculation internationaux comme ceux de la Norvège ou du Danemark, était de 86,9 % et de 96,2 %, respectivement[12].

2. Vieillissement de la flotte mondiale

26. Un très grand nombre de navires, notamment de vraquiers et de pétroliers géants construits du début au milieu des années 70 lorsque le secteur de la construction navale était en pleine expansion, ont déjà 25 ans ou presque. Leurs propriétaires sont tenus en vertu du chapitre XII de la Convention internationale relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer qui est entrée en vigueur en 1999 (voir par. 129), ou de l'article 13 de la Convention internationale sur la lutte contre le déversement d'hydrocarbures par les navires, 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78), selon qu'il s'agisse d'un vraquier ou d'un pétrolier, d'effectuer d'importants changements structurels. Les énormes coûts que pourrait engendrer l'application de critères plus rigoureux conjugués à la récente baisse des taux de fret risqueraient de faire envoyer de nombreux navires à la ferraille au cours des prochaines années.

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

27. L'accroissement prévu du nombre de navires envoyés à la démolition, principalement pour l'acier recyclable qu'ils contiennent, et les mauvaises conditions d'hygiène pour l'homme et l'environnement qui règnent dans certains des grands dépôts de ferraille ont attiré l'attention du public sur une industrie traditionnellement autorégulatrice. La démolition des navires est une activité industrielle à très forte intensité de travail, qui était de tout temps basée dans les pays industrialisés et qui s'est déplacée au début des années 80 vers les pays en développement d'Asie où les coûts de la main-d'oeuvre sont plus bas et la réglementation en matière d'environnement et d'accidents du travail plus souple. Les principaux pays sont actuellement l'Inde et le Bangladesh qui ont traité environ 68 % de tonnes de port en lourd mises au rebut au cours des deux dernières années (1997-1998) et le Pakistan et la Chine, qui en ont traité 22 %. On a constaté que l'actuelle baisse de la demande d'acier de rebut, conjuguée au déversement d'une grande quantité de tonnes sur le marché pourraient ultérieurement conduire les propriétaires à payer pour démolir leurs vieux navires. Cette situation pourrait conduire à un plus grand nombre de cas de sabordage de navires (voir *Bulletin du Conseil maritime et baltique international*, vol. 94, No 1, février 1999). On a également signalé lors de la réunion du Groupe scientifique de la Réunion consultative des Parties contractantes à la Convention de Londres, tenue en mai 1999, que la nécessité de durcir les normes environnementales et sécuritaires à observer lors de la mise au rebut des navires pourrait accroître les dépenses des armateurs et le nombre de navires hors service abandonnés par rapport à ceux qui sont mis en démolition (LC/SG/22/13, par. 3.26 et 3.27).

28. Aujourd'hui, la plupart des navires vendus pour être mis à la casse le sont «dans l'état où ils se trouvent». Ils renferment divers déchets provenant à la fois de leurs modes d'exploitation et de leur construction et peuvent contenir plusieurs substances nuisibles pour l'environnement comme l'amiante, les polychlorobiphényles, des métaux lourds, des hydrocarbures, des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, etc. Ce que l'on sait

des conditions qui règnent dans la plupart des chantiers de démolition montre clairement que le cadre de travail comme les conditions du milieu suscite de vives inquiétudes. Les procédés de traitement des substances dangereuses ne sont pas bien documentés, les conditions de travail et l'absence de protection du personnel sont cause de nombreux cas de blessures et de décès chez les ouvriers, les endroits où déverser les déchets nuisibles à l'environnement n'existent pratiquement pas et l'eau, le sol et l'air y sont pollués.

29. Un appel a été récemment lancé au niveau de plusieurs instances pour que soient adoptées des mesures en faveur de la sécurité de l'environnement; c'est ainsi qu'un Sommet mondial sur la mise au rebut des navires (plus tard rebaptisé Sommet du recyclage des navires) s'est tenu en juin 1999 pour sensibiliser le public et formuler des recommandations.

30. Devant ces préoccupations, la quatrième session du Comité spécial à composition non limitée chargé de l'application de la Convention de Bâle (Genève, juin 1999) a établi un projet de décision sur le démantèlement des navires qui sera examiné à la cinquième réunion de la Conférence des Parties qui se tiendra en décembre 1999. Le projet de décision invite la Conférence des Parties à confier au Groupe de travail technique créé en vertu de la Convention de Bâle le mandat suivant : a) collaborer avec l'organe compétent de l'OMI en la matière et établir des directives en vue de la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement des navires et b) examiner, avec le Sous-Groupe consultatif d'experts juridiques et techniques, les aspects juridiques de la question du démantèlement complet et partiel des navires, conformément aux dispositions de la Convention de Bâle. Les deux groupes y sont en outre invités à présenter à la sixième réunion de la Conférence des Parties un rapport sur la manière dont cette question devrait être définitivement réglée.

31. La Commission du développement durable a noté au paragraphe 35 h) de sa décision 7/1 que la mise à la ferraille de navires constitue un problème préoccupant du point de vue de l'environnement et a invité l'OMI à examiner cette question et encouragé les États à s'assurer que toutes les précautions nécessaires étaient bien prises lors de la mise au rebut des navires, en tenant compte de la nécessité de fournir des compétences et des ressources appropriées aux pays en développement.

32. Les débats qui se sont déroulés à l'OMI sur la question ont porté sur des propositions de la Norvège (MEPC 43/18/1 et Corr.1), du Danemark (MEPC 43/18/9), de Greenpeace International et de la Confédération internationale des syndicats libres (MEPC 43/18/6) tendant à inscrire la mise au rebut des navires à l'ordre du jour du Comité de protection du milieu marin et demandant à l'OMI d'examiner la question en coordination avec d'autres organisations internationales compétentes, notamment dans le cadre de la Convention de Bâle et de la Convention de Londres. Ceux qui s'opposaient à l'inscription de la question à l'ordre du jour ont indiqué qu'une fois un navire mis hors service et rayé du registre, il cessait d'être un «navire». La mise au rebut des navires était essentiellement une activité industrielle terrestre, qui soulevait principalement le problème de la santé et de la sécurité des démolisseurs, ce qui, à leur avis, n'était pas du ressort de l'OMI.

33. Le Comité, ayant jugé qu'un complément d'informations était nécessaire, a décidé d'inscrire la question à son ordre du jour et a invité la Norvège et les autres membres qui le souhaitaient à lui fournir de plus amples informations à sa prochaine session, notamment sur la manière dont cette question devrait être traitée par l'OMI (voir MEPC 43/21, par. 18.5 à 18.15).

B. Navigation

34. L'importance des conditions d'une navigation sûre, telles que l'exploitation rationnelle des navires, la présence d'un équipage compétent à bord, l'arrimage de la cargaison, les couloirs de navigation sûrs, des systèmes de communication efficaces et un cadre exempt de tout crime (point examiné dans la section relative aux crimes commis en mer; par. 208 à 243), a conduit à la réglementation au niveau mondial. Les États du pavillon sont tenus d'appliquer contre des navires battant leur pavillon ou inscrits sur le registre ce qui est devenu un important régime juridique de lois. Les États côtiers pour leur part se sont engagés à veiller à ce que les couloirs de leurs zones maritimes soient sûrs pour la navigation. L'application rigoureuse de l'ensemble des textes qui régissent tous les aspects de la navigation est d'une importance fondamentale non seulement pour la sécurité de la navigation mais également pour la protection et la préservation du milieu marin.

35. L'OMI a accordé une large place dans ses travaux à la réalisation des objectifs susmentionnés. Les efforts récemment déployés par l'OMI pour renforcer les pouvoirs des États du pavillon sont certes examinés plus loin dans la présente section (voir par. 181 à 189), mais on peut d'ores et déjà noter ici que l'OMI tend de plus en plus à se voir assigner une fonction de supervision, non seulement pour ce qui touche à la sûreté mais également dans d'autres domaines, comme le déversement (voir par. 389). Ces

nouvelles fonctions reflètent les récentes mesures appliquées dans le secteur de l'aviation. Le programme de contrôle de la sécurité aérienne administré par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et entré en vigueur le 1er janvier 1999, comprend des contrôles de sécurité obligatoires, systématiques, harmonisés et réguliers pour tous les États membres de l'OACI. En effet, de nouveaux faits survenus dans d'autres domaines d'activité de l'OMI montrent que l'on a de plus en plus tendance à suivre les pratiques de l'industrie aéronautique (pour les notifications concernant les navires, voir par. 158 et 159, et pour ce qui est de la responsabilité, voir par. 443).

1. Sécurité des navires

36. La Convention met en balance le droit qu'a l'État du pavillon d'exercer sa juridiction exclusive sur tout navire battant son pavillon et de pouvoir naviguer dans les zones maritimes des États côtiers d'une part, et le devoir de tout État d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon d'autre part. L'État du pavillon, dans l'exercice de sa juridiction, doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité et la composition, les conditions de travail et la formation des équipages (voir art. 94, par. 3, 4 et 5).

37. Aux termes du paragraphe 2 de l'article 217 de la Convention, les États veillent à interdire aux navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux d'appareiller tant qu'ils ne se sont pas conformés aux règles et normes internationales établies par les organisations internationales compétentes pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires, y compris les dispositions concernant la conception, la construction et l'armement des navires. La compétence de l'État du pavillon ne doit donc pas uniquement s'exercer à des fins de sécurité mais également pour assurer la protection et la préservation du milieu marin.

a) Construction, équipement et navigabilité des navires

38. Les règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés régissant la construction, l'équipement et la navigabilité des navires que les États sont tenus de respecter conformément à l'article 94 et à d'autres dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont essentiellement ceux qui figurent dans la Convention SOLAS, la Convention internationale de 1996 sur les lignes de charge et la Convention MARPOL 73/78 (visant la conception de navires-citernes). Les normes de sécurité en matière de construction et d'équipement des navires de pêche sont énoncées dans la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche telle qu'amendée par le Protocole de Torremolinos de 1993.

39. Au vu des obligations auxquelles ils sont tenus en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'autres conventions pertinentes de l'OMI, il est porté à la connaissance des États que les nouvelles normes ci-après, relatives à la construction, à l'équipement et à la navigabilité des navires, sont entrées en vigueur en 1999.

40. *Pétroliers*. La nouvelle règle 25 A de l'annexe I de MARPOL 73/78, adoptée en septembre 1997, spécifiant les critères de stabilité à l'état intact applicables aux pétroliers à double coque, est entrée en vigueur le 1er février 1999.

41. *Navires à passagers*. L'OMI a indiqué que les amendements à la Convention SOLAS concernant le chapitre II-I, adoptés dans la résolution MSC.65 (68) en 1997, sont entrés en vigueur le 1er juillet 1999. La nouvelle règle 8-3 intitulée «Prescriptions spéciales applicables aux navires à passagers, autres que les navires rouliers à passagers, transportant 400 personnes ou plus» oblige effectivement les navires concernés à respecter les prescriptions spéciales relatives aux navires rouliers à passagers visées dans la règle 8-2 qui avaient été adoptées en novembre 1995. Les prescriptions spéciales visent à garantir qu'un navire ne chavirera pas même si les deux compartiments principaux se remplissent d'eau en conséquence d'une avarie.

42. *Vraquiers*. L'OMI a indiqué que le chapitre XII de la Convention SOLAS adopté le 27 novembre 1997 par la Conférence des gouvernements contractants (voir également A/53/456, par. 168 à 170) était entré en vigueur le 1er juillet 1999. Désormais, tous les nouveaux vraquiers (construits après le 1er juillet 1999) d'une longueur égale ou supérieure à 150 mètres qui transportent des charges d'une densité égale ou supérieure à 1 000 kilogrammes par mètre cube devront être suffisamment solides pour résister à l'envahissement par l'eau de n'importe laquelle de leurs cales de chargement. La date d'application des dispositions du nouveau chapitre XII aux vraquiers déjà construits dépend de l'âge de ceux-ci – plus le vraquier est ancien, plus tôt les dispositions sont applicables.

43. Le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) est un système automatisé permettant aux navires d'établir des communications d'urgence partout dans le monde. La période de mise en œuvre application

progressive des dispositions relatives au SMDSM visées au chapitre IV de la Convention SOLAS, adoptées en 1988 et entrées en vigueur en 1992, s'est achevée le 1er février 1999. L'OMI a fait observer que le système devra être mis en œuvre à l'échelle mondiale par l'ensemble des États parties à ladite convention à compter de cette date. Tous les navires à passagers et navires de charge, y compris les navires de charge d'un tonnage brut égal ou supérieur à 300 tonneaux doivent désormais être dotés d'équipements radioélectriques conformes aux normes internationales prévues par le SMDSM. Les exigences relatives aux équipements varient selon les zones maritimes où les navires sont exploités – les navires qui croisent en haute mer doivent être équipés d'un matériel de communications plus complet que celui des navires qui restent à proximité des installations radio terrestres. Tous les navires devront néanmoins être équipés d'un matériel qui leur permettra d'accroître leurs chances d'être secourus en cas d'accident, par exemple des radiobalises de localisation des sinistres et des émetteurs-récepteurs de recherche et de sauvetage qui permettront de localiser le navire ou les embarcations de sauvetage.

44. Le SMDSM est également utile pour la diffusion d'informations concernant la sécurité maritime, y compris les communications météorologiques et les avertissements de navigation. L'Organisation météorologique mondiale (OMM), qui coordonne et réglemente l'établissement et la diffusion à l'échelle mondiale des prévisions et avertissements concernant la météorologie aux fins d'assurer la sécurité en mer, a fait observer que le nouveau système maritime de diffusion du SMDSM était complètement installé à la fin de 1998, avant la date limite fixée pour la mise en place du SMDSM, ce qui permettait d'assurer désormais une couverture mondiale complète à l'intention des services maritimes qui ont besoin d'informations météorologiques.

45. En ce qui concerne les spécifications relatives à l'installation des systèmes et équipements de navigation, il convient de noter que le Sous-Comité de la sécurité de la navigation a entrepris de réviser entièrement le chapitre V de la Convention SOLAS. La nouvelle version du chapitre comptera près de deux fois plus de règles que la précédente. Les nouvelles spécifications concernant l'installation des systèmes et équipements de navigation – tels que le Système mondial de localisation par satellite (GPS), les systèmes électroniques de visualisation des cartes marines, les systèmes d'identification automatique et les enregistreurs des données du voyage (VDR) – tiendront compte des avancées technologiques rapides qui ont été faites depuis 1981, date la plus récente à laquelle avaient été adoptées de nouvelles normes fondamentales concernant le matériel de navigation de bord. Le Sous-Comité devra notamment déterminer quels sont les navires qui n'entrent pas dans le champ d'application des dispositions du chapitre V. Certaines délégations préfèrent que le texte révisé reprenne les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à l'immunité souveraine (voir A/52/487, par. 108).

Système harmonisé de visites et de délivrance des certificats

46. L'OMI a expliqué que la Convention SOLAS, la Convention internationale sur les lignes de charge et la Convention MARPOL imposaient la délivrance de certificats indiquant que les normes visées par chacune d'elles étaient respectées. La visite préalable à la délivrance du certificat peut aboutir à la mise hors service du navire pendant plusieurs jours. Or, les dates fixées pour les visites requises par chacune des conventions et le délai entre ces visites ne coïncident pas toujours et il peut arriver qu'un armateur ait à présenter son navire dans un port ou un chantier de réparation pour le faire inspecter au titre de l'une des conventions peu de temps après l'avoir déjà fait au titre d'une autre. Le système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC), intégré aux trois conventions en vertu d'une série d'amendements adoptés en 1988 et 1990 – à savoir le Protocole de 1988 relatif à la Convention SOLAS, le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale sur les lignes de charge et les amendements de 1990 à la Convention MARPOL adoptés dans la résolution MEPC.39(29)[13] – est un ensemble de règles conçues pour simplifier et harmoniser les exigences liées aux visites et pour que celles-ci puissent être effectuées simultanément. Leurs conditions d'entrée en vigueur ayant été réunies le 2 février 1999, les Protocoles de 1988 seront applicables à partir du 3 février 2000, en même temps que les amendements de 1990 à la Convention MARPOL. La conduite simultanée des visites obligatoires au titre du système HSSC permettra de réduire les coûts incombant aux armateurs et aux administrations.

b) Effectifs des navires et formation des équipages

47. La plupart des accidents en mer sont dus à des erreurs humaines. Les mesures visant à renforcer la sécurité en mer sont donc axées, entre autres, sur l'amélioration de la formation et des procédures de délivrance des brevets, les moyens de lutter contre la fatigue et la mise au point de technologies nouvelles dont l'utilisation est sûre.

Effectifs des navires

48. Les normes relatives aux effectifs des navires visées aux articles 94 et 217, paragraphe 2, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, sont énoncées dans la Convention SOLAS, imposant à l'État du pavillon l'obligation générale de doter ses navires des effectifs voulus, un certificat idoine devant prouver que l'État s'est conformé à cette obligation.

49. À sa vingt et unième session, en novembre 1999, l'Assemblée de l'OMI examinera un projet de résolution sur les principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité et les directives y afférentes ainsi qu'une formule type devant être utilisée lors de la délivrance d'un document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité, au titre de la règle V/13 b) de la Convention SOLAS. Dans ce projet de résolution, l'Assemblée prie instamment les États du port de considérer que le navire a des effectifs adéquats aux fins de la sécurité si ceux-ci sont conformes aux indications du document susmentionné (voir MSC 71/23/Add.1, annexe 9).

Normes de formation

50. Les normes relatives à la formation des équipages que l'État du pavillon est tenu de respecter en vertu des dispositions de l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont énoncées dans la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) et dans le Code STCW. Les dispositions de la partie A du Code sont contraignantes, celles de la partie B sont recommandatoires.

51. Parmi les faits nouveaux intervenus depuis l'établissement du rapport de 1998, il convient de signaler l'entrée en vigueur, le 1er janvier 1999, des amendements de 1997 à la Convention et au Code STCW, adoptés en vertu des résolutions MSC.66(68) et MSC.67(68) relatives aux prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et des autres membres du personnel des navires rouliers et des navires à passagers.

52. À sa soixante-dixième session, tenue en décembre 1998, le Comité de la sécurité maritime a adopté la partie A du Code STCW concernant la manutention et l'arrimage de la cargaison au niveau opérationnel et au niveau de direction [résolution MSC.78(70)]. Les amendements devraient entrer en vigueur le 1er janvier 2003.

53. En ce qui concerne la mise en œuvre des dispositions de la Convention et du Code STCW par les gouvernements, on notera les deux éléments nouveaux ci-après :

54. Au 1er août 1998, 82 des 133 Parties avaient communiqué des renseignements au Secrétariat, respectant ainsi le délai fixé pour la présentation des informations relatives aux mesures administratives prises aux fins de l'application de la Convention. Le 21 mai 1999, 13 autres Parties avaient fourni les informations demandées. Des groupes de personnes compétentes examineront les informations reçues et présenteront leur rapport d'évaluation à la soixante-douzième session du Comité de la sécurité maritime, en 2000.

55. L'OMI s'est dite préoccupée par les tentatives récentes visant à minimiser l'importance des brevets de capacité en tant que disposition de base de la Convention STCW (aux termes de l'article VI, les brevets ne doivent être délivrés qu'aux candidats qui remplissent les conditions requises par la Convention STCW). Les inspections conduites par l'État du port et l'examen des demandes de reconnaissance des brevets ont prouvé l'existence d'une pratique de plus en plus fréquente consistant à falsifier, contrefaire ou se procurer par des moyens frauduleux des brevets et des autorisations. Les gens de mer inexpérimentés qui utilisent des brevets obtenus frauduleusement sont une menace potentielle pour la sécurité maritime et ce problème doit être examiné d'urgence. À sa soixante et onzième session, le Comité de la sécurité maritime a approuvé, aux fins de soumission à l'Assemblée de l'OMI, un projet de résolution concernant les pratiques illégales liées aux brevets de capacité et aux autorisations.

c) Conditions d'emploi

56. L'Organisation internationale du Travail (OIT) a indiqué qu'elle n'avait tenu aucune réunion importante relative aux affaires maritimes entre juin 1998 et juin 1999 mais préparait activement les deux réunions qui devaient avoir lieu plus tard en 1999 : la réunion du Groupe de travail mixte d'experts de l'OMI et de l'OIT chargé d'examiner la question de la responsabilité et de l'indemnisation en ce qui concerne les droits en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, devant se tenir du 11 au 15 octobre 1999 (voir rapport A/53/456, par. 175 à 180); et la Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche (devant se tenir du 13 au 17 décembre 1999) organisée afin d'évaluer les travaux du Groupe de travail mixte FAO/OIT/OMI chargé de la question de la formation des pêcheurs et de la révision du document destiné à servir de guide pour la formation du personnel de navires de pêche et la délivrance des brevets (voir également le document MSC 71/23, par. 6.18 à 6.22) et d'adopter les conclusions précisant les

activités de suivi et d'examen des normes de l'OIT visant expressément les pêcheurs.

2. Transport de marchandises

57. Selon les estimations, plus de 50 % des marchandises en colis et des cargaisons en vrac et actuellement transportées par voie maritime peuvent être considérées comme dangereuses ou nocives pour l'environnement, d'après les critères de l'OMI. Il est donc important qu'elles soient manipulées, transportées et entreposées le plus soigneusement possible.

58. En vertu des dispositions du chapitre VII de la Convention SOLAS, le transport maritime de marchandises dangereuses est interdit sauf si ces marchandises sont transportées conformément aux dispositions de ladite convention; chaque État contractant doit émettre, ou faire émettre, des instructions détaillées sur la sécurité du conditionnement et de l'arrimage des marchandises dangereuses, qui fassent également état des précautions à prendre par rapport aux autres marchandises.

59. Plusieurs codes de l'OMI ont également trait au transport de marchandises dangereuses : le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG); le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC); le Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil BCH); le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement de navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC); le Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport de cargaisons solides en vrac (Recueil BC); et le Recueil de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires (Recueil INF). Le chapitre VII de la Convention SOLAS stipule que les règles énoncées dans les Recueils IBC et IGC et, plus récemment, dans le Recueil INF (voir par. 150) ont force obligatoire. Les règles énoncées dans les Recueils IBC et BCH sont obligatoires en vertu de MARPOL 73/78.

60. Les amendements au Code IBC et au Code BCH ont été adoptés en 1999 à la quarante-troisième session du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI, dans les résolutions MEPC.79(43) et MEPC.80(43), respectivement.

61. L'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) a indiqué que les recommandations concernant «La protection physique des matières et des installations nucléaires» avaient été révisées en 1998 et publiées en 1999 dans le document INFCIRC/225/Rev.4.

62. Les recommandations concernent notamment des prescriptions à observer pour la protection physique des matières nucléaires en cours de transport. Les recommandations révisées renforçaient les prescriptions relatives au transport de quantités importantes de matières nucléaires par des navires. Par exemple, les quantités d'uranium supérieures à 2 kilogrammes devront être transportées sur des navires spécialement conçus à cet effet. Les autres modifications apportées aux recommandations portent sur le renforcement des moyens d'intervention, en particulier l'amélioration des communications et la création d'un centre chargé exclusivement du contrôle des transports.

Transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs

63. L'OMI a indiqué qu'à sa soixante et onzième session, tenue en 1999, le Comité de la sécurité maritime (CSM) avait adopté des amendements au chapitre VII de la Convention SOLAS par sa résolution MSC.87(71), destinée à rendre obligatoire l'application du Recueil INF. Ces amendements et ce recueil de règles doivent en principe entrer en vigueur le 1er janvier 2001 (voir MSC.71/23/Add.1, annexes 3 et 4). Le Recueil INF, applicable à tous les navires, y compris ceux qui font moins de 500 tonneaux de jauge brute, fixe les modalités de transport des matières visées, et notamment les spécifications concernant les navires.

64. Un groupe interinstitutions informel, comprenant l'OMI, l'AIEA et le PNUE, a été constitué pour évaluer les risques potentiels de présence de matières radioactives dans l'environnement. Ce groupe présentera un rapport au Comité de la protection du milieu marin de l'OMI à sa quarante-quatrième session, en 2000. En 1999, les comités de l'OMI ont tous décidé de suspendre leurs travaux sur la question de la notification préalable et des consultations.

65. Les protestations récentes des États côtiers et les mesures qu'ils ont prises à la suite de la reprise des expéditions de matières visées par le Recueil INF indiquent que ces États ne pensent pas que le régime juridique actuel protège suffisamment leurs intérêts. Peu disposés à être utilisés comme États de transit, un certain nombre d'entre eux ont fermement averti les navires transportant ces matières qu'ils ne devaient pas naviguer dans leur zone économique exclusive. Quelques régions étudient actuellement des mesures analogues. La Communauté des Caraïbes (CARICOM), par exemple, à sa vingtième session ordinaire tenue en juillet 1999, s'est déclarée préoccupée par

l'expédition de 450 kilogrammes de plutonium par des routes traversant les Caraïbes; rappelant les appels qu'elle avait précédemment lancés aux Gouvernements français, britannique et japonais, elle s'est dite indignée par l'indifférence cynique et méprisante de ces gouvernements à ses appels et fermement résolue à prendre toutes les dispositions nécessaires pour protéger ses populations et l'écosystème fragile de la mer des Caraïbes contre le grave danger auquel ils étaient ainsi à présent continuellement exposés. Ces expéditions ont, entre autres choses, incité les États des Caraïbes à proclamer la mer des Caraïbes zone spéciale dans le contexte du développement durable (voir aussi le paragraphe 506).

66. Un appel en faveur du renforcement des réglementations régissant le transport de déchets radioactifs et de combustible irradié a été lancé à la session de 1999 de la Commission du désarmement, dans le cadre des débats de son groupe de travail I sur la création de zones exemptes d'armes nucléaires en vertu d'arrangements librement conclus entre États d'une même région (A/CN.10/1999/WG.I/WP.1). Dans le texte définitif qu'elle a adopté, la Commission relève que les zones exemptes d'armes nucléaires peuvent aussi servir à promouvoir la coopération internationale pour faire en sorte que les régions considérées demeurent à l'abri de toute pollution de l'environnement par les déchets radioactifs et autres substances radioactives et, s'il y a lieu, faire respecter par la contrainte les normes convenues au niveau international pour réglementer le transport international de ces substances (A/54/42, annexe I, par. 17).

67. Le droit des États d'interdire la circulation transfrontière des matières et déchets dangereux et radioactifs relevant de leur juridiction conformément au droit international a été mis en avant par quelques délégations à la septième session de la Commission du développement durable, tant à juger de la question des océans et des mers que dans le cadre de l'examen et l'évaluation de la mise en oeuvre du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement. Certaines délégations ont réclamé avec insistance la poursuite des efforts faits pour garantir la sûreté et la sécurité des mouvements transfrontières de ces matières et appuyé l'appel lancé aux États qui ne l'avaient pas encore fait pour qu'ils deviennent parties à la Convention commune sur la sûreté de la gestion du combustible irradié et sur la sûreté de la gestion des déchets radioactifs[14], qu'ils la mettent en application et qu'ils envisagent de faire du Recueil INF un instrument obligatoire. Dans sa décision 7/1 sur les océans et les mers, la Commission note qu'elle n'a pas été en mesure d'aboutir à un consensus sur ces propositions. Pas plus d'ailleurs que les débats de sa septième session n'ont abouti à un texte arrêté d'un commun accord sur l'examen et l'évaluation de la mise en oeuvre du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement.

68. Pour les résultats des travaux de la vingt-deuxième session extraordinaire de l'Assemblée générale consacrée à l'examen et l'évaluation de la mise en oeuvre du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement, voir plus haut les paragraphes 94 à 100.

3. Sécurité de la navigation

69. La Convention sur le droit de la mer énonce en termes généraux les droits de passage applicables et les obligations correspondantes des navires dans les diverses zones maritimes, et c'est l'OMI qui a élaboré les règles détaillées régissant la sécurité de la navigation et la prévention des abordages en mer – dont la Convention exige le respect. Les principaux instruments qui les énoncent sont le chapitre V de la Convention SOLAS et le Règlement international pour prévenir les abordages en mer.

70. Si la mise en application des règles de l'OMI concernant la construction, l'équipement, les effectifs et la formation des équipages des navires (voir les paragraphes 125 à 142) repose au premier chef sur l'exercice de la juridiction de l'État du pavillon, il n'en va pas de même en revanche lorsque le navire navigue dans les zones maritimes d'autres États. En pareil cas, c'est l'exercice effectif tant de la juridiction de l'État du pavillon que de celle de l'État côtier qui permet de faire respecter les règles régissant des questions comme les signaux, les communications, la prévention des abordages et l'organisation du trafic maritime.

71. Tous les amendements importants à la Convention SOLAS, et notamment son chapitre V, adoptés depuis 1991 étaient destinés à renforcer le rôle de l'État côtier dans la réglementation de la navigation par l'institution de systèmes obligatoires de comptes rendus de navires ou d'organisation du trafic maritime, ou par des services de trafic maritime. Cette tendance va probablement se poursuivre (voir MSC 71/20/12; voir aussi MSC 71/23, par. 20.30).

72. D'après les projections, le secteur des transports maritimes va désormais ressembler davantage à l'aéronautique, avec un contrôle à terre fonctionnant à peu près de la même manière que le contrôle moderne de la circulation aérienne et des capitaines traités à peu près de

la même manière que les pilotes de ligne (allocution liminaire du Secrétaire général de l'OMI à un séminaire sur la coordination des normes concernant les services de trafic maritime (STM) au Royaume-Uni, Londres, 12 mai 1999).

a) Mesures d'organisation du trafic maritime

73. Le Comité de la sécurité maritime (CSM) a adopté, sous réserve de confirmation par l'Assemblée de l'OMI en novembre 1999, l'adjonction à la section 6 des Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime (résolution de l'Assemblée A.572(14), modifiée) d'un paragraphe nouveau, aux termes duquel les dispositifs de séparation du trafic doivent être conçus de manière à permettre aux navires qui les utilisent de se conformer totalement à tout moment au Règlement international pour prévenir les abordages en mer (voir le rapport de la soixante-dixième session du CSM, MSC 70/23/Add.2, annexe 15).

74. Depuis le rapport de l'an dernier (A/53/456, par. 183 à 186), le CSM a adopté les mesures d'organisation du trafic suivantes : approbation d'une nouvelle zone à éviter dans le Pas-de-Calais (ibid., par. 187), modifications du Dispositif de séparation du trafic Marjan/Zuluf et mesures d'organisation du trafic correspondantes proposées par l'Arabie saoudite. Le Comité a aussi approuvé la proposition de l'Afrique du Sud de supprimer la zone à éviter autour des Alphard Banks (voir MSC 70/23/Add.2, annexes 13 et 14).

75. De nouvelles mesures d'organisation du trafic ont été proposées au Sous-Comité de la sécurité de la navigation (en septembre 1999), dont une de la Chine tendant à l'adoption d'un système obligatoire d'organisation du trafic maritime et d'un système de comptes rendus de navires au large du promontoire de Changshan Jiao (NAV 45/3/3) et une autre des États-Unis visant à l'adoption de routes recommandées au large des côtes californiennes en vue de déplacer en direction de la mer, au-delà de la mer territoriale, l'écoulement actuel du trafic des navires de commerce transportant des cargaisons de matières dangereuses et des navires de commerce de 500 tonneaux de jauge brute (NAV 45/3/4).

76. *Détroit du Bosphore, détroit de Çanakkale et mer de Marmara*. L'OMI a indiqué qu'à sa soixante et onzième session, le CSM avait décidé d'entériner la recommandation de la majorité des membres du Groupe de travail sur l'organisation du trafic maritime d'arrêter les discussions sur la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement, et notamment l'examen des Règles et recommandations de l'OMI relatives à la navigation dans le détroit du Bosphore, le détroit de Çanakkale et la mer de Marmara. Les raisons données par le Groupe de travail pour expliquer sa décision étaient les suivantes : 1) le système d'organisation existant adopté par l'OMI avait été efficace; 2) la Turquie n'envisageait pas de modifier ce système et les Règles et recommandations qui y étaient associées; 3) le Groupe de travail, à l'issue d'une discussion technique approfondie, n'avait pas pu en conclure catégoriquement qu'un changement contribuerait indubitablement et substantiellement à la sécurité de la navigation dans les détroits; 4) il n'y avait pas de perspective sérieuse de parvenir à un accord sur une ou plusieurs modifications du système existant dans l'avenir proche, du fait que l'État côtier n'en voyait pas la nécessité; 5) en vertu de l'article 3.4 des Règles générales relatives à l'organisation du trafic maritime, il fallait l'accord de l'État côtier pour que l'OMI puisse adopter ou modifier un système d'organisation du trafic maritime. Le Groupe de travail avait aussi recommandé que les parties intéressées s'attachent surtout à promouvoir le recours effectif et sans restriction au système de comptes rendus (TUBRAP) et aux services de pilotage dans les détroits du Bosphore et de Çanakkale et la mer de Marmara, ainsi qu'à y mettre en oeuvre, dès que possible, un service moderne de trafic maritime (voir MSC 71/23, par. 22.14 à 22.39; voir aussi plus loin le paragraphe 169).

b) Systèmes de comptes rendus de navires

77. Les données recueillies à l'aide des comptes rendus de navires peuvent être utilisées pour les recherches et le sauvetage, les services de trafic maritime et la prévention de la pollution marine. En ce qui concerne le bogue A2M, le Comité de la sécurité maritime a approuvé, pour parer à toute éventualité, une circulaire invitant les navires qui participent aux systèmes obligatoires de comptes rendus de navires d'informer les autorités compétentes, lorsqu'elles le leur demandent, de l'état de préparation à l'an 2000 à bord (MSC/Circ.894).

78. Depuis l'entrée en vigueur en 1996 de la règle 8-1 du chapitre V de la Convention SOLAS qui a permis d'en adopter, un certain nombre de systèmes de comptes rendus de navires obligatoires ont été adoptés pour réduire les accidents dans les zones encombrées et protéger le milieu marin. Ils concernent en majorité les détroits utilisés pour la navigation internationale. Celui qui a été adopté récemment pour le détroit du Pas-de-Calais[15] est le sixième (les autres concernant le détroit de Torres, le Grand Belt, le détroit de Gibraltar, les bouches de Bonifacio et les détroits de Malacca et Singapour).

79. Le CSM a d'autre part adopté récemment le premier système obligatoire de comptes rendus de navires ayant

spécialement pour objet de protéger les populations d'une seule espèce marine, en l'occurrence la baleine franche noire menacée (voir la résolution MSC.85(70), annexe 1), d'un choc physique direct avec les navires, et non de protéger le milieu marin en général des navires (A/53/456, par. 203 et 204).

80. Pour répondre aux inquiétudes de certains membres qui craignaient qu'en adoptant ce système obligatoire pour protéger une seule espèce le CSM n'ouvre la voie à une prolifération de systèmes semblables dans l'avenir, celui-ci a décidé de n'en adopter que dans les cas où il serait scientifiquement établi que : a) la population d'une espèce marine était immédiatement menacée d'extinction; b) de grands axes maritimes traversaient une ou des zones d'habitat critiques pour la population considérée; c) le plus grand danger connu menaçant la survie et la régénération de ladite population était celui de chocs physiques directs avec les navires, à l'occasion de collisions, par exemple (voir MSC.70/23, par. 11.36 à 11.42). On notera que le Canada a récemment appelé l'attention du Sous-Comité de la sécurité de la navigation sur le problème des collisions entre les navires et la baleine franche noire dans les eaux du Canada oriental (voir NAV 45/INF.3).

81. La tendance à adopter des systèmes obligatoires de comptes rendus de navires paraît devoir continuer dans l'avenir, tout au moins jusqu'à ce que la plupart des navires se soient équipés de systèmes d'identification automatique (SIA) de bord universels, lesquels ne seront obligatoires, en vertu du chapitre V révisé de la Convention SOLAS, que pour les navires construits après la date de son entrée en vigueur (prévue pour le 1er juillet 2002).

c) Services de trafic maritime

82. Les dispositifs de séparation du trafic et autres systèmes d'organisation du trafic maritime peuvent se combiner avec un service de trafic maritime (STM), c'est-à-dire un service destiné à accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et à protéger l'environnement. La règle 8-2, relative aux services de trafic maritime, du chapitre V de la Convention SOLAS (voir A/52/487, par. 127) est entrée en vigueur le 1er juillet 1999. L'OMI a expliqué qu'en vertu de cette règle un STM doit être conçu de manière à contribuer à la sécurité de la vie en mer, à la sécurité et l'efficacité de la navigation et à la protection du milieu marin, des rivages adjacents, des chantiers et des installations au large contre les effets dommageables possibles du trafic maritime. Un gouvernement peut créer un STM lorsque le volume du trafic ou l'ampleur des risques lui paraît le justifier. Le STM ne peut être rendu obligatoire que dans les limites des eaux territoriales. Selon le paragraphe 5 de la règle 8-2, ce texte ainsi que les directives adoptées par l'OMI (Directives sur les services de trafic maritime, résolution A.857 (20) de l'Assemblée de l'OMI) sont sans préjudice des droits et obligations des gouvernements en vertu du droit international ou des régimes juridiques des détroits utilisés pour la navigation internationale et des voies de circulation dans les eaux archipélagiques.

d) Fourniture de services/partage des coûts

83. Parmi les routes servant à la navigation internationale, quelques-unes ne sont pas très sûres et/ou sont très encombrées et exigent donc, par exemple, l'installation et le fonctionnement d'aides à la navigation qui sont complexes et de plus en plus coûteuses, ou la prestation d'un autre service maritime. Les coûts de cette infrastructure maritime et de la fourniture des services sont ordinairement supportés par l'État côtier concerné. Il en va de même actuellement dans les détroits servant à la navigation internationale. Aux termes de l'article 43 de la Convention sur le droit de la mer, les États utilisateurs et les États riverains d'un détroit devraient coopérer pour établir et entretenir dans le détroit les installations de sécurité et les aides à la navigation nécessaires, ainsi que les autres équipements destinés à faciliter la navigation internationale, et pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires.

84. Avec l'augmentation du volume du trafic, ainsi que l'alourdissement des coûts d'investissement et de fonctionnement afférents à la fourniture de ces services, des voix se sont élevées dernièrement pour réclamer un régime juridique qui prévoie la prise en charge d'une partie des coûts par les principaux bénéficiaires des services rendus.

85. Les États riverains des détroits de Malacca et de Singapour ont aussi à l'étude des mécanismes inspirés de l'article 43 de la Convention qui, au-delà des dispositifs d'application volontaire de coopération avec un seul utilisateur, le Japon par exemple (voir A/51/645, par. 123 et 124), permettent de nouer un partenariat international avec tous les utilisateurs d'un détroit, et ils examinent la possibilité de créer un fonds à cet effet. Dans le prolongement de leur conférence de 1996, l'Institute of Policy Studies de Singapour et l'OMI organisent en octobre 1999 une conférence internationale sur la sécurité de la navigation et la maîtrise de la pollution dans les détroits de Malacca et de Singapour, sur le thème «Financer et gérer des partenariats internationaux». La Division des affaires maritimes et du droit de la mer a apporté sa contribution à cette conférence sous la forme d'un document de travail

présentant des propositions sur l'emploi et la gestion du fonds.

86. *Service de recherche des glaces de l'Atlantique Nord*. En vertu des règles 5 (Service de recherche des glaces) et 6 (Recherche des glaces : gestion et frais) du chapitre V de la Convention SOLAS, les gouvernements contractants sont tenus de maintenir un tel service pour l'étude et l'observation du régime des glaces dans l'Atlantique Nord, ceux qui sont spécialement intéressés devant contribuer aux dépenses qu'il entraîne, et leurs contributions étant calculées en proportion du tonnage brut total de leurs navires respectifs naviguant dans les régions desservies.

87. Le Service de recherche des glaces, qui fonctionne depuis 70 ans et dont les États-Unis assument la gestion et se partagent avec le Canada les dépenses d'investissement dans les équipements d'infrastructure, est actuellement financé par les contributions de 17 États à ses frais de fonctionnement en application de l'Accord relatif au soutien financier du Service.

88. Au cours de ses débats sur la révision du chapitre V de la Convention SOLAS, le Sous-Comité de la sécurité de la navigation a été informé par les États-Unis que les 17 gouvernements contractants contribuant au financement du Service ne représentaient que la moitié du tonnage des navires qui en bénéficiaient. De ce fait, 65 gouvernements contractants bénéficiaient de services très utiles auxquels eux-mêmes, ou les navires autorisés à battre leur pavillon, ne contribuaient pas financièrement, ce qui leur assurait un avantage déloyal sur leurs concurrents. Le recouvrement des frais de fonctionnement, a-t-il été signalé, ne constituerait pas un précédent, puisqu'il s'agissait d'une obligation juridique établie de longue date des États parties à la Convention SOLAS. Quelques délégations ont indiqué qu'elles préféreraient l'application du principe utilisateur-payeur à des contributions obligatoires des gouvernements contractants, d'autres étaient d'avis que ce principe ne saurait être appliqué qu'avec le consentement de l'État du pavillon, faute de quoi il risquerait de ne pas être conforme aux dispositions de la Convention sur le droit de la mer et au principe de la liberté de navigation (NAV 44/14, par. 5.7 à 5.19).

89. À sa soixante-dixième session, le CSM est convenu de remplacer les règles V/5 et 6 de la Convention SOLAS par une nouvelle règle V/6 et a approuvé l'élaboration de nouvelles règles pour la gestion, le fonctionnement et le financement du Service de recherche des glaces de l'Atlantique Nord. Ces deux textes lui seront soumis pour adoption à sa soixante-douzième session. Ces nouvelles règles constitueront un instrument distinct et deviendront d'application obligatoire par le biais d'un amendement à la règle V/6. Une fois adoptées, elles assureront le recouvrement des coûts de fonctionnement auprès de tous les gouvernements contractants à la Convention SOLAS, chacun de ceux dont les navires traversent la région des icebergs durant la saison des glaces devant rembourser les États-Unis de la proportion des frais de gestion et de fonctionnement du Service qu'ils représentent (voir MSC 70/23/Add.2, annexe 19).

4. Créances maritimes

Saisie conservatoire des navires

90. Le 18 décembre 1997, par sa résolution 52/182, l'Assemblée générale avait entériné la recommandation du Conseil du commerce et du développement de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement de convoquer une conférence diplomatique chargée d'examiner et d'adopter une convention sur la saisie de navires. La Conférence diplomatique ONU/OMI sur la saisie de navires s'est tenue à Genève du 1er au 12 mars 1999, date à laquelle elle a adopté le texte de la nouvelle Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires (voir A/CONF.188/6).

91. Cette convention est le fruit du réexamen de la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, mené conjointement par la CNUCED et l'OMI. Elle s'applique à tout navire relevant de la juridiction de l'un quelconque des États parties, que ce navire batte ou non le pavillon d'un État partie. En revanche, elle ne s'applique à aucun navire de guerre, navire de guerre auxiliaire ou autre navire appartenant à un État ou exploité par lui et exclusivement affecté, jusqu'à nouvel ordre, à un service public non commercial. Suivant la définition qu'en donne la Convention, on entend par «saisie» «toute immobilisation ou restriction au départ d'un navire en vertu d'une décision judiciaire pour garantir une créance maritime, mais non la saisie d'un navire pour l'exécution d'un jugement ou d'un autre instrument exécutoire». Les dispositions de cette convention couvrent pratiquement tous les privilèges maritimes reconnus par la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes.

92. En vertu de la Convention, un navire ne peut être saisi qu'en vertu d'une créance maritime, à l'exclusion de toute autre créance, et que par décision d'un tribunal. Sous réserve de ces dispositions, la procédure relative à la saisie d'un navire ou à sa mainlevée est régie par la loi de l'État dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée. Sous certaines conditions, la nouvelle Convention prévoit aussi

la reconnaissance et l'application des décisions de tribunaux étrangers. À la différence de celle de 1952, elle s'applique à tous les navires, que ce soient ou non des navires de mer et qu'ils battent ou non le pavillon d'un État partie. Dans le cas des navires de mer, il importe d'appeler l'attention des États sur les dispositions de la Convention sur le droit de la mer relatives au passage inoffensif dans la mer territoriale qui énoncent les règles applicables aux navires marchands et aux navires d'État exploités à des fins commerciales, et en particulier celles qui visent la juridiction civile à l'égard des navires étrangers (art. 28) et prévoient certaines limitations du pouvoir de prendre des mesures conservatoires. Selon ces dispositions, l'État côtier ne peut prendre de telles mesures en matière civile à leur égard, si ce n'est en raison d'obligations contractées ou de responsabilités encourues par le navire considéré lui-même, au cours ou en vue de son passage dans les eaux de l'État côtier. Cela ne porte pas atteinte au droit de l'État côtier de prendre des mesures conservatoires en matière civile à l'égard d'un navire étranger qui stationne dans la mer territoriale ou qui passe dans la mer territoriale après avoir quitté les eaux intérieures.

93. La Convention sur la saisie conservatoire des navires est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et ouverte à la signature des États du 1er septembre 1999 au 31 août 2000, au Siège de l'Organisation, à New York. Elle entrera en vigueur six mois après la date à laquelle 10 États auront exprimé leur consentement à être liés par elle.

C. Application des textes internationaux

1. Mise en oeuvre par l'État du pavillon

94. L'application effective par l'État du pavillon des obligations qu'il a contractées en vertu d'un certain nombre d'instruments relatifs à la sécurité de la navigation et à la protection du milieu marin contre la pollution par les navires est une question que l'OMI traite comme prioritaire depuis quelques années. Le Code international de gestion de la sécurité (code ISM) et les travaux du Sous-Comité de l'application des instruments par l'État du pavillon représentent deux initiatives très importantes pour aider les États du pavillon à s'acquitter de leurs obligations.

95. Malgré ces efforts, il y a encore des faits qui indiquent très clairement la nécessité d'améliorer l'application des instruments de l'OMI (voir la déclaration d'ouverture du Secrétaire général de l'OMI à la sixième session du Sous-Comité de l'application des instruments par l'État du pavillon). Les statistiques du contrôle par l'État du port et les considérations économiques qui incitent les propriétaires et exploitants de navires qui ne satisfont pas aux normes à ne pas respecter ces instruments, précédemment relevées dans l'étude de l'OCDE (voir A/51/645, par. 96), prouvent à l'évidence que d'autres mesures s'imposent encore. Les problèmes qu'entraîne en pratique l'inefficacité de l'application des instruments par l'État du pavillon ont aussi été évoqués dans d'autres enceintes. Dernièrement, le Comité des pêches de la FAO a appelé l'attention de l'OMI (MSC 71/10/1) sur le changement de pavillon des bateaux de pêche et l'immatriculation des navires, problèmes relevant à son sens de l'application par l'État du pavillon des Conventions de l'OMI ainsi que des articles 91 et 94 de la Convention sur le droit de la mer (voir plus loin les paragraphes 256 et 257).

96. En outre, la Commission du développement durable a, au paragraphe 35 a) de sa décision 7/1, invité l'OMI à élaborer d'urgence des mesures contraignantes si ses membres le jugent utile, pour veiller à ce que les navires de tous les États du pavillon respectent les règles et normes internationales afin de donner pleinement effet à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et en particulier son article 91 (Nationalité des navires), ainsi qu'aux dispositions des autres conventions pertinentes. Dans ce contexte, la Commission a souligné l'importance de l'instauration d'une surveillance portuaire gouvernementale plus efficace (voir le paragraphe 194).

97. Aux termes de l'article 91 de la Convention, chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister «un lien substantiel» entre l'État et le navire. Vu les obligations dont l'État du pavillon est tenu en vertu des articles 94 et 217 de la Convention, le lien substantiel exigé par l'article 91, s'il n'est pas défini, n'en implique pas moins que ce lien doit être tel qu'il permette à l'État du pavillon d'exercer un contrôle effectif sur le navire et de s'acquitter des obligations qui lui incombent au titre de la Convention sur le droit de la mer et d'autres instruments.

98. Comme on a pu l'observer dans le passé, certains États du pavillon ne font pas effectivement respecter les conventions internationales auxquelles ils sont parties, parce qu'ils n'exercent pas de contrôle sur les navires qu'ils immatriculent et/ou auxquels ils accordent le droit de battre leur pavillon. Or, c'est précisément cette absence de contrôle qui fait le grand attrait de l'immatriculation

dans ces États pour les propriétaires de navires inférieurs aux normes et qui leur permet de s'assurer un avantage sur la concurrence. Dans certains cas, l'État du pavillon règle ce problème en rendant la radiation de ces navires plus facile. Néanmoins, il est peu probable que cela mette un terme à leur activité, puisque l'immatriculation dans un autre État demande un minimum de formalités. En réalité, cela risque fort de compliquer les choses, puisque la radiation de ces navires interviendrait probablement sous la pression de la menace d'une retenue imminente dans le cadre du contrôle par l'État du port et pourrait donc se solder par l'abandon de gens de mer dans des ports étrangers (voir le document présenté par la CISL au Sous-Comité de l'application des instruments par l'État du pavillon à sa septième session, FSI 7/9). Le Sous-Comité de l'application des instruments par l'État du pavillon étudie actuellement les conséquences qu'implique la perte par un navire du droit de battre le pavillon d'un État, du double point de vue de l'État du pavillon et de l'État du port (voir FSI 7/14, sect. 9).

99. Les propriétaires de navires ont en général manifesté une préférence marquée pour l'immatriculation de leurs flottes sous pavillon étranger. Devant la demande ainsi créée, le nombre des États offrant la libre immatriculation a augmenté (voir les paragraphes 111 et 112). Il ressort clairement de la Convention sur le droit de la mer que l'immatriculation d'un navire n'est pas une simple formalité administrative, et implique l'obligation pour l'État du pavillon de veiller à ce que le navire satisfasse aux dispositions des instruments internationaux applicables.

100. Le Formulaire d'auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon, approuvé en vue de son adoption par l'Assemblée de l'OMI en novembre 1999, représente une initiative récente importante pour régler le problème de l'application insuffisante des instruments par l'État du pavillon. Ce formulaire définit un ensemble uniforme de critères internes et externes que l'État du pavillon a la faculté d'utiliser pour se faire une idée claire de la qualité du fonctionnement de son administration maritime et évaluer lui-même sa performance en tant qu'État du pavillon. Il sera ainsi en mesure de déceler ses insuffisances et de prendre des dispositions concrètes pour se faire aider à y remédier. Le formulaire peut être soumis à l'OMI à l'occasion de demandes d'assistance technique, mais cela ne devrait pas être considéré comme un préalable à ces demandes.

101. Le formulaire pose, par exemple, la question de savoir si l'administration dispose des lois, de l'infrastructure et des ressources humaines nécessaires pour appliquer et faire respecter les instruments internationaux relatifs à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution. Le projet de résolution de l'Assemblée de l'OMI engage les gouvernements membres à se servir du formulaire d'auto-évaluation pour détecter leurs insuffisances éventuelles dans l'exécution des obligations qui leur incombent en leur qualité d'États du pavillon. Elle les invite à communiquer copie des formulaires remplis à l'OMI pour lui permettre de constituer une base de données qui l'aide dans ses efforts pour obtenir une application cohérente et effective de ses instruments (voir MSC 71/23/Add.1, annexe 11).

102. Le Sous-Comité de l'application des instruments par l'État du pavillon a commencé à établir une liste de critères permettant de mesurer la performance de l'État du pavillon et il a décidé de poursuivre ses délibérations par l'intermédiaire d'un groupe de travail par correspondance en prévision de la prochaine session, qui doit avoir lieu en janvier 2000.

2. Contrôle par l'État du port

103. Le contrôle par l'État du port s'entend généralement du droit d'un État d'exercer sa compétence sur les navires entrant volontairement dans ses ports, en vue de faire respecter les prescriptions des conventions maritimes internationales adoptées par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale. L'article 218 de la Convention sur le droit de la mer autorise l'État du port, lorsque les éléments de preuve le justifient, à intenter une action pour tout rejet effectué en haute mer par un navire se trouvant volontairement dans ce port ou à une installation terminale au large, en infraction aux règles et normes internationales applicables, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

104. Bien que ce soit à l'État du pavillon qu'il incombe au premier chef de faire respecter ces règles et normes, le contrôle par l'État du port a été mis au point pour pallier l'impuissance ou la réticence de l'État du pavillon à s'acquitter de ses obligations à l'égard des navires battant son pavillon.

105. Le contrôle par l'État du port a été partout défendu par l'OMI qui, au fil des ans, a encouragé les États à coopérer à l'échelle régionale pour en assurer la mise en place en adoptant des mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port en Europe, dans la région de l'Asie et du Pacifique, en Amérique latine et dans les Caraïbes, en Méditerranée, dans la région de l'océan Indien et en Afrique de l'Ouest. Il joue un rôle

important dans l'élimination des navires qui ne satisfont pas aux normes.

106. Le succès de la formule pour veiller à ce que les navires satisfassent aux normes et règles de protection de l'environnement et de sécurité a convaincu les États d'appliquer le contrôle par l'État du port à la conservation et la gestion des ressources biologiques de la mer. Aux termes de l'accord de 1995 sur les stocks de poissons, «l'État du port a le droit et l'obligation de prendre des mesures, conformément au droit international, pour garantir l'efficacité des mesures sous-régionales, régionales et mondiales» de conservation et de gestion. Suivant cette démarche, l'État du port serait en droit d'inspecter tous les documents pertinents, engins de pêche et prises se trouvant à bord des bateaux de pêche, pour s'assurer qu'ils sont conformes aux mesures de conservation et de gestion établies par les organisations et arrangements sous-régionaux et régionaux de gestion des pêcheries. Ce contrôle peut comprendre l'interdiction de débarquer et transborder les prises des bateaux de pêche. De même, il y a de plus en plus d'organisations régionales des pêcheries, dotées de pouvoirs réglementaires, qui ont adopté le contrôle par l'État du port pour endiguer les activités de pêche sauvage des bateaux de pêche d'États et d'entités non membres dans les zones visées par leur convention (voir, par exemple, par. 269).

107. Cette tendance a aussi été avalisée par la Commission du développement durable dans sa décision 7/1, où, entre autres choses, elle «souligne l'importance de l'instauration d'une surveillance portuaire gouvernementale plus efficace».

108. À l'OMI, la formule du contrôle par l'État du port a été pleinement acceptée comme moyen efficace de faire en sorte que les navires répondent aux normes et règles établies par les conventions élaborées par elle. Cela lui a aussi permis d'obtenir plus facilement qu'ils respectent plusieurs dispositifs réglementaires d'application de ses conventions aux niveaux mondial et régional.

109. L'une de ces réglementations est liée à l'adoption récente par son Comité de la sécurité maritime de plusieurs amendements à la résolution A.787 (19) de 1995, relative aux procédures de contrôle par l'État du port des navires qui sont tenus au respect des dispositions de la Convention SOLAS de 1974, de la Convention LL (sur les lignes de charge), de la Convention MARPOL 73/78, de la Convention STCW de 1978 et de la Convention internationale sur le jaugeage des navires de 1969 (ITC 69)[16]. Ces procédures sont considérées comme complémentaires des mesures prises au niveau national par les administrations des États du pavillon et sont destinées à aider lesdites administrations à faire appliquer les dispositions des conventions pour préserver la sécurité de l'équipage, des passagers et des navires et prévenir efficacement la pollution. Les amendements à la résolution A.787 (19) étaient destinés à la mettre à jour en ajoutant ou en modifiant certaines dispositions en vue d'améliorer la mise en oeuvre des procédures de contrôle par l'État du port. À titre d'exemple, a) la définition de la retenue a été modifiée pour souligner que la décision du fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port de retenir un navire serait indépendante de l'incidence qu'elle pourrait avoir sur «l'horaire normal de départ du navire» considéré; b) outre les certificats et documents habituels d'un navire, il faudrait vérifier les certificats prévus par la Convention ITC 69, et à cette fin, «l'appendice 4A devrait servir de guide», puisqu'il est précisément consacré aux directives pour le contrôle des navires par l'État du port dans le cadre de cette convention; c) la preuve que les registres, manuels du navire ou autres documents prescrits ne se trouvent pas à bord ou ne sont pas conformes a été remplacée, parmi les bonnes raisons de procéder à une inspection plus détaillée, par la preuve que «la documentation prescrite par la Convention et énumérée à l'appendice 4 (liste des certificats et documents) ne se trouve pas à bord» ou n'est pas conforme; d) dans les cas où il n'est pas pris de décision d'immobilisation parce que les motifs qu'il y aurait de retenir le navire résultent d'une avarie accidentelle, il faut satisfaire aux prescriptions suivantes : notification à l'État du pavillon et à l'organisme chargé de délivrer le certificat pertinent, compte rendu aux autorités de l'État du port, avant l'entrée dans le port, des circonstances de l'accident, y compris des détails sur la ou les avaries subies et des renseignements sur la notification requise à l'État du pavillon, adoption par le navire de mesures correctives appropriées et rectification des défectuosités à la satisfaction de l'autorité de l'État du port; e) un droit de recours est désormais reconnu à la compagnie ou son représentant contre une décision de retenue prise par l'autorité de l'État du port; f) les vraquiers et les pétroliers doivent être soumis au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites, en vertu des dispositions de la règle XI/2 de la Convention SOLAS de 1974; g) s'il n'est pas certain que la visite prescrite pour les vraquiers et les pétroliers a eu lieu, le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port doit en demander confirmation auprès de l'organisme reconnu[17].

110. Le Comité de la sécurité maritime (CSM) a aussi accepté d'introduire dans la résolution des sections nouvelles relatives à la «suspension de l'inspection», dans des circonstances exceptionnelles où l'état général d'un navire est jugé inférieur aux normes, et aux «procédures applica-

bles à la rectification des défectuosités et à la libération» du navire, ainsi qu'une troisième intégrant les Directives pour le contrôle par l'État du port dans le cadre du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM). Ce code, devenu d'application obligatoire en 1994 par le biais d'amendements à la Convention SOLAS 74, fait obligation aux administrations de délivrer un document attestant la conformité à toute compagnie maritime qui satisfait aux critères fixés par le Code pour la sécurité de l'exploitation des navires et la maîtrise de la pollution. Le projet de résolution intégrant ces amendements sera soumis pour adoption à l'Assemblée de l'OMI à sa vingt et unième session en novembre 1999.

111. De plus, l'OMI a diffusé le 4 juin 1999 une circulaire du CSM à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par les États du port, donnant des indications sur les brevets de capacité dans le cadre de la Convention STCW (MSC/Circ.918), à la suite d'informations d'États Membres faisant état de la découverte d'un grand nombre de brevets de capacité frauduleux à l'occasion d'inspections effectuées au titre du contrôle par l'État du port et de demandes de reconnaissance de brevets. Cette circulaire fournit les éclaircissements nécessaires aux fonctionnaires chargés du contrôle par les États du port sur les dispositions transitoires de la Convention STCW de 1978 (voir aussi par. 142).

Coopération régionale pour le contrôle par l'État du port

112. Consciente que le régime du contrôle par l'État du port serait plus efficace s'il était mis en oeuvre à l'échelle régionale, la plupart des régions du monde ont arrêté ou sont en passe d'arrêter des mémorandums d'entente régionaux sur le contrôle par l'État du port (voir A/53/456, par. 230 à 235). Depuis quelques années, on note aussi dans diverses régions un important mouvement en faveur de l'adoption d'une conception harmonisée de la mise en oeuvre effective des dispositions relatives au contrôle. Il s'agit de parvenir à une application effective et à une coopération entre États du port dans le cadre des mémorandums d'entente régionaux pour créer un réseau mondial de contrôle par l'État du port permettant d'éliminer les navires inférieurs aux normes qui mettent en péril la sécurité de la navigation ainsi que la protection et la préservation du milieu marin[18].

113. Parmi les faits nouveaux à signaler au sujet des mémorandums d'entente, le Comité du contrôle par l'État du port (CCEP) institué par le Mémorandum de Paris a décidé en 1998 d'améliorer l'accès de l'information relative aux inspections et aux retenues de navires : dans un premier temps, serait publiée tous les mois sur le site Web du Mémorandum d'entente de Paris, une liste des navires immobilisés donnant aussi des précisions sur le propriétaire ou l'exploitant de chacun d'eux, et chacun des États du pavillon figurant sur cette liste recevrait du secrétariat une lettre l'informant que ses navires avaient été désignés pour être inspectés en priorité durant un an. Par la suite, à sa trente-deuxième réunion (Stockholm, 10-13 mai 1999), le Comité[19] a décidé, en vue d'assurer une plus grande transparence, de mettre davantage d'information à la disposition du public par l'intermédiaire du système EQUASIS, dans le cadre de l'appui apporté à la campagne mondiale «Quality Shipping» en faveur d'une amélioration du transport maritime. En 2000, cette campagne comprendrait, dans le cas des retenues, la publication par ses soins des données sur la performance des sociétés de classification, mesurée d'après ses propres critères d'évaluation.

114. Pour ce qui est de la documentation relative aux qualifications et à la formation que les officiers et l'équipage doivent détenir à bord de tous les types de navire, les fonctionnaires chargés du contrôle par les États du port ont reçu ordre d'appliquer immédiatement les nouvelles directives arrêtées en application des amendements de 1995 à la Convention STCW de 1978 et de vérifier la conformité des navires au Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), vu que la date limite de passage à ce système était le 1er février 1999. Quant aux certificats d'exemption délivrés par certains États du pavillon pour leurs navires au motif que le matériel requis n'était pas disponible, elles ne seraient plus acceptées dans la région couverte par le Mémorandum d'entente de Paris après le 1er août 1999. De plus, le Comité a décidé de consacrer une autre campagne d'inspections localisées aux questions relevant du Code ISM à partir du 1er juillet 2002, date à laquelle tous les navires seraient tenus de respecter les dispositions du Code, et, dans le cadre du régime d'inspections localisées, il a été convenu que l'assujettissement de la cargaison serait le thème d'une campagne débutant en septembre 2000. Vu l'importance du problème du bogue A2M, les fonctionnaires chargés du contrôle par les États du port seraient de leur côté tenus de demander aux capitaines la preuve de la préparation au bogue, y compris l'aptitude de l'équipage à utiliser les procédures de secours.

115. Dans la région de l'Asie et du Pacifique, le Comité du contrôle par l'État du port (CCEP) institué par le Mémorandum d'entente de Tokyo, réuni du 26 au 29 avril 1999 à Cairns (Australie) pour sa septième session, a approuvé à cette occasion le rapport annuel 1998 sur la

question pour la région[20]. D'après ce rapport, 14 545 inspections au total avaient été effectuées durant la période considérée par les autorités des pays signataires du Mémorandum sur des navires immatriculés dans 104 États. Sur les 24 266 navires étrangers opérant dans la région, elles représentaient un taux d'inspection estimé à 60 %. Elles s'étaient soldées par la retenue de 1 061 navires immatriculés sous 62 pavillons.

116. Le Comité a aussi adopté un amendement au Mémorandum d'entente pour intégrer les protocoles de 1988 relatifs aux Conventions SOLAS et LL parmi les instruments pertinents pour les signataires du Mémorandum. Cet amendement doit prendre effet le 3 février 2000, date d'entrée en vigueur des deux protocoles. De plus, le Comité s'est déclaré satisfait des résultats de la campagne d'inspections localisées de 1998, consacrée au Code ISM, et a décidé d'en étudier le rapport en détail en vue de déterminer les autres actions ou mesures éventuellement à prendre dans le cadre de la mise en oeuvre du Code. Pour faciliter celle du SMDSM, le Comité a décidé de lui consacrer une autre campagne d'inspections localisées. À cet effet, des directives seront données aux fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port, et un aide-mémoire sera établi à leur intention afin que la manière de procéder soit la même dans toute la région. Des directives seront aussi fournies pour le contrôle par l'État du port à propos du problème du bogue.

117. En Amérique latine, la cinquième réunion du Comité issu de l'Accord sur le contrôle des navires par l'État du port en Amérique latine (Accord de Viña Del Mar) s'est tenue du 23 au 25 septembre 1998 à La Havane (Cuba). Parmi les divers sujets examinés, le problème le plus important était le respect des dispositions du Code ISM. Le Comité a chargé un groupe de travail par correspondance d'élaborer des procédures appropriées à ce sujet. Il a aussi eu des échanges de vues sur la révision du Guide des inspecteurs, qui est annexé à l'Accord, et fait le point des progrès et de la mise en oeuvre de la formation organisée à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par les États du port. En outre, le Comité a adopté des mesures complémentaires pour régler le cas des navires qui ne rectifient pas totalement les défectuosités au port d'inspection[21].

118. Dans la région des Caraïbes, le Comité institué par le Mémorandum d'entente des Caraïbes a tenu sa troisième réunion les 15 et 16 octobre 1998 à Nassau (Bahamas). Il était saisi pour examen d'un premier rapport sur un projet de renforcement des régimes juridiques et administratifs de la navigation maritime des États membres, qui avait été réalisé pour étayer la mise en oeuvre d'un système caraïbe de contrôle par l'État du port[22].

119. Les questions les plus importantes débattues par le Comité issu du Mémorandum d'entente pour la Méditerranée à sa deuxième réunion, tenue à Istanbul (Turquie) du 14 au 16 octobre 1998, étaient le dispositif administratif de mise en oeuvre du Mémorandum, un plan d'action pour assurer la formation requise sur le chapitre du contrôle par l'État du port et des obligations des États du pavillon et la création d'un centre d'information[23].

120. Le Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port dans la région de l'océan Indien, arrêté en juin 1998 (voir le rapport de 1998, A/53/456, par. 230 et 231), porte création d'un secrétariat et d'un centre d'infor-mation provisoires, installés respectivement à Goa (Inde) et à Pretoria (Afrique du Sud). Le Comité issu du Mémorandum d'entente a tenu sa première réunion au début de 1999[24].

VI. Criminalité en mer

121. La notion de sécurité maritime englobe désormais non seulement la sécurité militaire traditionnelle mais aussi la sécurité des ressources et de l'environnement et la lutte contre la criminalité en mer. Cet élargissement récent oblige les États à renforcer leurs moyens de répression, ce qui leur cause des problèmes que la plupart d'entre eux, en particulier les pays en développement et surtout les petits pays insulaires en développement, ne peuvent résoudre par leurs propres moyens.

122. De nombreux États ont conclu ou envisagent de conclure des accords de coopération maritime bilatéraux, multilatéraux et régionaux pour lutter contre la criminalité en mer. Ces accords, dont ils ont élargi le champ d'application de manière à appréhender la question de la sécurité maritime dans une optique plus large et multidisciplinaire, prévoient la mise en place de dispositifs conjoints de surveillance applicables, par exemple, à la pêche ou à la pollution[25].

123. La criminalité en mer peut prendre diverses formes et être plus ou moins importante puisqu'elle peut aller d'activités organisées à grande échelle comme le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes et le trafic de migrants, par exemple, à des actes de vandalisme contre du matériel océanographique, parfois commis par des bateaux de pêche – problème que l'OIC a mentionné dans sa contribution au présent rapport (voir par. 550). En outre, si certaines activités criminelles affectent la sécurité maritime d'un seul État, bien qu'elles aient parfois un effet

transfrontière (ce qui est notamment le cas de la pêche illégale), d'autres ont une dimension essentiellement internationale – souvent due à l'intervention d'organisations criminelles – et peuvent toucher tous les États. Les crimes contre l'environnement peuvent se ranger dans les deux catégories. Ainsi, dans sa décision IV/12 relative au trafic illicite de déchets dangereux et autres déchets, adoptée en 1998, la Conférence des parties à la Convention de Bâle reconnaît que la dimension illégale du trafic de déchets dangereux et autres déchets peut aller, par exemple, de la falsification de documents à des activités organisées à grande échelle. Un atelier régional sur le droit pénal découlant des conventions internationales relatives à l'environnement et son administration, tenu à Samoa du 22 au 26 juin 1998, a souligné à quel point il est difficile de poursuivre les auteurs de crimes contre l'environnement parce que bien souvent, les problèmes environnementaux ne sont pas formulés en termes juridiques et ne font pas l'objet de lois[26].

124. L'un des objectifs que l'Organisation maritime internationale s'est fixés pour les 10 années à venir est d'encourager les gouvernements et les industriels à redoubler d'efforts pour prévenir et réprimer les actes illicites de nature à menacer la sécurité des navires, des personnes se trouvant à leur bord et de l'environnement (en particulier, le terrorisme en mer, les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre de navires, le trafic illicite de drogues, les migrations illégales par mer et les embarquements clandestins) (voir projet de résolution de l'Assemblée de l'OMI figurant dans le document C 82/26c)/1).

125. La criminalité organisée ne cessant de se ramifier et pouvant infiltrer les systèmes financier, économique et politique de tous les pays du monde, il est devenu urgent de la réprimer énergiquement aux niveaux national, régional et mondial. Au niveau mondial, on s'efforce actuellement de développer la coopération en matière de prévention et de lutte contre ce type de criminalité en élaborant une convention contre la criminalité transnationale organisée et trois protocoles additionnels concernant respectivement le trafic de migrants par terre, par mer et par air, la traite des femmes et des enfants et la fabrication et le trafic illicites des armes à feu.

126. Depuis qu'il a été créé par l'Assemblée générale en vertu de la résolution 53/111 du 9 décembre 1998, le Comité spécial pour l'élaboration d'une convention contre la criminalité transnationale organisée a déjà tenu quatre sessions (la quatrième s'est tenue du 28 juin au 9 juillet 1999). Il devrait, comme il en est actuellement instamment prié, achever ses travaux en 2000.

A. Trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes

127. Le trafic illicite de drogues par mer est un problème d'envergure mondiale. Les trafiquants de drogues recourant de plus en plus aux transports maritimes pour mener leurs activités, de nombreux pays se voient actuellement contraints de renforcer leur capacité de réprimer ce type de trafic. Tous les domaines de la répression du trafic illicite de drogues par mer (surveillance, arraisonnement et fouille des navires suspects, identification des drogues, etc.) exigent une formation. En outre, de nouvelles mesures concertées sont nécessaires à l'échelle internationale pour que les activités de répression puissent aboutir[27].

128. L'article 108 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et surtout l'article 17 de la Convention des Nations Unies de 1988 contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes constituent le fondement juridique de la coopération internationale aux fins de la répression de ce trafic, l'article 17 étant complété par d'autres dispositions des deux conventions en question. Le Commentaire sur la Convention de 1988 qui a été récemment publié fait observer que si l'article 17 a essentiellement pour but de faciliter la mise en place d'un dispositif répressif à l'encontre des navires suspects, l'efficacité globale de ce dispositif est fonction de l'adoption, par les États, de mesures juridiques appropriées, qui fait l'objet de l'article 4. La répression du trafic illicite de drogues par mer n'étant qu'un des aspects de la question plus vaste qu'est la coopération policière et douanière aux fins de la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, il faudrait l'examiner en relation avec d'autres articles et, en particulier, l'article 9 (Autres formes de coopération et formation)[28].

129. Outre son récent Commentaire sur la Convention de 1988, qui constitue un très bon instrument d'application des dispositions de la Convention, le Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues (PNUCID) a fourni, dans sa contribution au présent rapport des informations sur les mesures qu'il a prises récemment pour faciliter l'application de l'article 17. Il indique notamment qu'il a entrepris un projet pilote de formation à la répression du trafic illicite de drogues par mer et commencé à élaborer une législation type sur la question. Il indique également que comme la Commission des stupéfiants a insisté sur la nécessité d'une formation normalisée pour promouvoir une approche internationale cohérente de la répression du trafic de drogues par mer, il

a établi un guide de formation sur la question pendant qu'il exécutait le projet pilote susmentionné. Ce guide, après avoir été diffusé largement auprès des États Membres et mis à l'essai, est achevé et en cours d'impression et devrait pouvoir être distribué à la fin de 1999. Il traite de besoins opérationnels tels que la planification et l'exécution des recherches en mer, passe en revue les aspects de l'article 17 de la Convention de 1988 et les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui concernent la répression du trafic illicite de drogues par mer[29] et explique comment les pays peuvent améliorer leur coopération en échangeant régulièrement des informations sur diverses questions comme le transport maritime, par exemple.

130. Le PNUCID a également communiqué des informations sur les mesures qu'il a prises pour donner suite à la vingtième session extraordinaire de l'Assemblée générale consacrée au problème de la drogue dans le monde, qui s'est tenue à New York du 8 au 10 juin 1998 (voir A/53/456, par. 126 à 128). À cette session, l'Assemblée avait examiné la question du trafic illicite de drogues par mer dans le contexte de mesures visant à promouvoir l'entraide judiciaire et formulé diverses recommandations pratiques concernant les mesures que les États devraient prendre pour appliquer la Convention de 1988, notamment la révision de leurs lois pertinentes. Pour donner suite à cette recommandation, le PNUCID prévoit d'élaborer, dans le cadre de plusieurs réunions supplémentaires de ses groupes d'experts, des directives destinées à favoriser une coopération internationale élargie contre le trafic illicite de drogues par mer et met actuellement au point des plans de suivi des recommandations de la vingtième session extraordinaire qui prévoient des mesures visant à promouvoir l'entraide judiciaire en matière de répression du trafic illicite par mer.

131. En septembre 1999, le PNUCID a convoqué une petite réunion technique d'experts sur les questions juridiques et pratiques relatives à la répression du trafic de drogues par mer afin de recenser les domaines dans lesquels des lois, accords et matériaux pédagogiques types pourraient aider les États à appliquer pleinement les dispositions de l'article 17. Cette réunion donnera lieu à l'élaboration, à l'intention des autorités nationales compétentes, d'un projet de guide qui doit être examiné par un groupe de travail en 2000.

B. Trafic de migrants

132. Le trafic de migrants a augmenté un peu partout dans le monde ces dernières années et continuera probablement à le faire au cours de la prochaine décennie dans la mesure où les disparités économiques entre les pays les moins développés et les pays industrialisés continueront à inciter les populations démunies à migrer.

133. Il tend en outre à s'amplifier et à s'aggraver en raison de l'intervention toujours plus active d'organisations criminelles, qui sont désormais nombreuses à mettre à profit leurs connaissances, leurs installations et leurs réseaux de trafic de drogues et autres marchandises sur ce marché particulièrement lucratif, qui rapporterait de 5 à 7 milliards de dollars par an. Les victimes du trafic de migrants sont souvent considérées comme des parties à une transaction illégale alors qu'en réalité, elles sont souvent victimes de violences économiques et physiques, voire d'autres types de violence. Elles sont souvent transportées à leur insu dans des pays autres que le pays de destination de leur choix et parfois contraintes de s'y livrer à des activités illégales afin de rembourser le coût de leur transport. Le trafic de migrants s'effectue en infraction aux politiques d'immigration des pays de destination et s'accompagne souvent de violation des droits de l'homme[30].

134. Le rapport de 1998 attirait l'attention sur la manière dont les trafiquants utilisent les bateaux, qui sont bien souvent des bateaux de pêche convertis n'offrant aucune garantie de sécurité et n'ayant probablement pas de licence de transport, n'étant pas véritablement équipés pour transporter des passagers au long cours et, pour bon nombre d'entre eux, n'ayant pas de nationalité (A/53/456, par. 135). Il conseillait donc aux États de revoir leur législation afin de prendre des mesures à l'encontre de ces bateaux. Lors de l'examen du point de l'ordre du jour de la cinquante-troisième session de l'Assemblée générale intitulé «Les océans et le droit de la mer», de nombreuses délégations se sont déclarées préoccupées par l'augmentation du trafic de migrants par mer.

135. Le besoin urgent d'un instrument global qui serve de cadre juridique à la coopération internationale en matière de répression du trafic de migrants a été souligné par l'OMI et par le Centre des Nations Unies pour la prévention internationale du crime, qui a demandé à son Comité spécial chargé d'élaborer une convention contre la criminalité transnationale organisée d'adjoindre à son projet de convention (voir par. 212 et 213) un protocole de lutte contre le trafic de migrants.

136. À sa soixante-dixième session, en décembre 1998, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a approuvé une circulaire (MSC/Circ.896) dans laquelle il propose aux

gouvernements, en attendant l'entrée en vigueur de la convention et du protocole susmentionnés, de prendre des mesures intérimaires qui leur permettent de lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer.

137. Le but de la circulaire de l'OMI est «d'encourager une prise de conscience et une coopération entre les gouvernements afin qu'ils puissent lutter plus efficacement contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, qui revêtent une dimension internationale»[27]. Ces pratiques sont définies aux fins de la circulaire comme «toutes pratiques qui consistent à exploiter un navire : 1) qui se trouve manifestement dans des conditions qui constituent une violation des principes fondamentaux de la sécurité en mer, en particulier ceux de la Convention SOLAS; ou 2) qui n'est pas doté des effectifs, de l'équipement ou du permis appropriés aux fins du transport de passagers pour des voyages internationaux et présente ainsi un danger grave pour la vie ou la santé des personnes à bord, y compris les conditions d'embarquement et de débarquement».

138. Dans cette circulaire, un certain nombre de recommandations sont formulées à l'intention des États afin d'éliminer les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, notamment en garantissant le respect de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; en collectant et en diffusant des renseignements sur les navires soupçonnés de se livrer à de telles pratiques; en prenant des mesures appropriées à l'encontre des capitaines, des officiers et des membres de l'équipage qui se livrent à de telles pratiques; et en empêchant tout navire concerné, s'il est au port, d'appareiller. Parmi les autres mesures intérimaires recommandées dans la circulaire, un certain nombre sont fondées sur les dispositions de l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes de 1988. Ainsi, il est par exemple recommandé de renforcer la coopération au niveau mondial, d'encourager la conclusion d'accords bilatéraux et régionaux pour favoriser la coopération et adopter des dispositions pour pouvoir interdire aux navires en cause de sortir en mer.

139. La circulaire dispose que les mesures prises, adoptées ou appliquées en vue de combattre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer doivent être conformes au droit international de la mer et à tous les instruments internationaux pertinents généralement acceptés comme la Convention de 1951 et le Protocole de 1967 relatifs au statut des réfugiés. Ces mesures doivent également être conformes aux dispositions du droit international régissant la compétence de l'État du pavillon et les droits et obligations de l'État côtier.

140. Il est rappelé aux États, qu'ils décident ou non d'appliquer les mesures intérimaires, qu'ils ont l'obligation de prêter assistance aux personnes en détresse en mer. Cette obligation, à laquelle il est également fait référence dans la circulaire, est consacrée par la tradition et dans l'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et dans la règle V/10 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. En outre, les États doivent faire en sorte que les mesures qu'ils prennent ne vont pas à l'encontre des normes internationales relatives aux droits de l'homme.

141. La circulaire de l'OMI a été transmise au Comité spécial sur l'élaboration de la Convention contre la criminalité transnationale organisée, à sa première session, qui s'est tenue en janvier 1999. Lorsqu'il a examiné un projet de protocole contre le trafic et le transport illégaux de migrants, y compris par mer, sur la base d'une proposition présentée par l'Autriche et l'Italie contenant un projet d'éléments en vue de l'élaboration d'un instrument juridique international contre le trafic et le transport illégaux de migrants (A/AC.254/4/Add.1), le Comité a décidé en principe que les dispositions pertinentes de la circulaire de l'OMI seraient intégrées autant que possible dans la section correspondante du protocole.

142. Dans une note informelle présentée au Comité spécial, à sa quatrième session (juin/juillet 1999), le Haut Commissaire des Nations Unies aux droits de l'homme a appelé l'attention du Comité sur la nécessité de renforcer certains aspects du projet de protocole en tenant compte des instruments internationaux relatifs aux droits de l'homme.

143. Le projet révisé de protocole contre l'introduction clandestine de migrants par terre, air et mer (A/AC.254/4/Add.1/Rev.1), dont le Comité spécial était saisi à sa quatrième session, tient compte des observations formulées à la première session. Les dispositions de l'article 7 (Mesures de lutte contre l'introduction clandestine de migrants par mer), section II du projet de protocole (Introduction clandestine de migrants par mer), découlent des dispositions de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes de 1988 et de la circulaire MS/Circ.896 de l'OMI. Le projet d'article 7 n'a pas pu être examiné faute de temps. Le Comité devrait tenir d'autres sessions à la fin de 1999 et en 2000.

C. Piraterie et vols à main armée

144. L'OMI a fourni des informations sur le nombre total d'actes de piraterie et de vols à main armée signalés à l'Organisation depuis qu'elle avait commencé à établir des statistiques sur ces actes illicites en 1984, lequel s'élevait à 1 455 à la fin d'avril 1999. Bien que le nombre d'incidents ait diminué de 17 % en 1998 par rapport à 1997, 51 membres d'équipage ont été tués et 31 autres blessés en 1998. Les régions les plus touchées par des actes de piraterie et des vols à main armée restaient les mêmes, à savoir l'Extrême-Orient, notamment la mer de Chine méridionale et le détroit de Malacca, l'Amérique latine et les Caraïbes, l'océan Indien ainsi que l'Afrique de l'Est et de l'Ouest. À sa soixante et onzième session, en mai 1997, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI, tout en se réjouissant de la baisse susmentionnée du nombre d'attaques par des pirates, qui était un signe encourageant, a pris note avec une appréhension particulière de l'escalade de la violence et a donc invité une fois encore tous les gouvernements et le secteur maritime à redoubler d'efforts pour mettre fin à ces actes illicites (MSC 71/23, sect. 15).

145. Au premier semestre de 1999, 115 actes de piraterie et vols à main armée ont été signalés au Bureau maritime international de la Chambre internationale de la marine marchande. Les informations communiquées font état d'une baisse légère du nombre d'incidents dans certaines régions et d'une augmentation sensible dans d'autres, en particulier en Indonésie (36 incidents au premier semestre de 1999, soit 15 de plus qu'au cours de la même période en 1998); dans le détroit de Singapour (13 incidents contre zéro signalé ces deux dernières années) et au Nigéria (sept incidents, qui auraient été particulièrement violents, contre un seul incident pour la même période l'an dernier)[31]. La plupart des attaques ont eu lieu dans les eaux territoriales, y compris dans les détroits utilisés pour la navigation internationale et dans les zones portuaires.

146. D'après les informations communiquées au Comité de la sécurité maritime, on constate une augmentation du nombre d'incidents ayant pour seul objectif de prendre possession de navires et de leurs cargaisons pour mener des opérations frauduleuses[32]. Il apparaît également qu'un certain nombre d'attaques sont liées au trafic de drogues[33].

147. La communauté internationale s'est vivement inquiétée de la grave menace que font peser sur la vie, la navigation et l'environnement les actes de piraterie et les vols à main armée. Dans sa résolution 53/32, intitulée «Les océans et le droit de la mer», l'Assemblée générale a prié instamment tous les États, en particulier les États côtiers situés dans les régions touchées, de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir et combattre la piraterie et les vols à main armée en mer, d'enquêter ou de coopérer aux enquêtes sur de tels incidents partout où ils se produisent et de traduire en justice les personnes présumées responsables, conformément au droit international. Elle a demandé aux États de coopérer pleinement avec l'OMI dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée contre des navires, y compris en présentant à cette organisation des rapports sur les incidents.

148. En octobre 1998, l'OMI a dépêché deux missions d'experts dans les pays les plus touchés, l'une aux Philippines, en Malaisie et en Indonésie et l'autre au Brésil. Ces missions ont été suivies de deux séminaires et ateliers régionaux : un pour la région de l'Asie du Sud-Est (Singapour, 3-5 février 1999) et un pour l'Amérique latine et les Caraïbes (Brasilia, octobre 1998). D'autres séminaires et ateliers devraient être organisés pour la région de l'Afrique de l'Ouest (Nigéria, 6-8 octobre 1999) et la région de l'océan Indien.

149. Parmi les principaux problèmes recensés lors des missions d'experts et des séminaires et ateliers régionaux qui se sont tenus jusqu'à présent, on citera : la situation économique actuelle dans les régions touchées; le manque de ressources des organismes chargés de l'application de la loi; l'insuffisance de la communication et de la coopération entre les divers organismes concernés; le temps de réponse après qu'un incident ait été signalé à l'État côtier concerné; les difficultés que pose l'établissement de rapports sur les navires; la réalisation d'enquêtes appropriées et rapides sur les incidents signalés; la poursuite en justice des pirates et des auteurs de vol à main armée; et l'absence de coopération régionale.

150. Les participants aux séminaires de Singapour et de Brasilia ont proposé l'élaboration d'un code international aux fins de la réalisation d'enquêtes sur les actes de piraterie et les vols à main armée perpétrés à l'encontre de navires, qui prévoirait des peines appropriées pour les actes de piraterie et les vols à main armée. Ils ont également proposé des amendements aux deux circulaires de l'OMI, à savoir la circulaire MSC/Circ.622 intitulée «Recommandations aux gouvernements sur la lutte contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires»; et la circulaire MSC/Circ.623 intitulée «Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines de navire et aux équipages concernant la prévention et l'élimination des actes de piraterie et des vols à main armée perpétrés à l'encontre des navires». À sa soixante et onzième session, le Comité de la sécurité maritime s'est dit favorable à la définition d'un code (MSC 71/23, par. 15.20 et 15.21) et a adopté les propositions d'amendement aux deux circulaires en y apportant toutefois des modifications.

151. La circulaire révisée MSC/Circ.622/Rev.1 comprend un certain nombre de nouvelles recommandations à l'attention des gouvernements, par exemple : a) établir leur compétence sur les actes de piraterie et vols à main armée perpétrés en mer, y compris modifier leur législation, si nécessaire, pour pouvoir arrêter et poursuivre en justice les auteurs de tels actes; b) adopter un système de contrôle des incidents et intégrer celui-ci aux mécanismes chargés des questions de sécurité maritime comme la contrebande, le trafic de drogue et le terrorisme, afin d'utiliser au mieux les maigres ressources disponibles; c) conclure des accords de coopération avec les États ayant des frontières communes dans les zones touchées par des actes de piraterie et des vols à main armée afin notamment d'assurer la coordination des activités de patrouille; puis conclure un accord régional avec ces États afin de permettre une intervention concertée aux niveaux stratégique et opérationnel, notamment par la création d'un système régional de contrôle des incidents et l'intégration de dispositions spécifiques dans les accords bilatéraux ou régionaux existants permettant de poursuivre les navires dans les eaux territoriales des États voisins. Un exemple d'accord régional figure en annexe à la circulaire révisée.

152. Il ressort des rapports des pays examinés lors du séminaire de Singapour que certains États côtiers ne sont pas à même de procéder à des arrestations ni d'engager des poursuites lors d'actes de piraterie en haute mer du fait que leur législation interne ne contient pas de dispositions pour ce faire (MSC 71/15/4). Dans le document présenté au Comité de la sécurité maritime à sa soixante et onzième session (MSC 71/15/6), le Venezuela a fait observer que les délinquants profitaient de la confusion juridique qui existe entre les actes de piraterie – expression clairement définie dans le cadre du droit international – et les vols à main armée, expression pour laquelle il n'existe aucune définition juridique et qui est utilisée pour désigner des actes illicites commis dans la juridiction d'un État côtier. Il a donc proposé que le modèle donné en annexe des rapports sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires qui sont communiqués à l'OMI soit modifié de manière qu'on puisse distinguer clairement les «actes de piraterie» des «vols à main armée». Le Comité a reconnu que la définition de la piraterie donnée dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer devrait figurer comme note de bas de page dans les prochaines circulaires de l'OMI (MSC 71/23, par. 15.19). Dans le projet d'accord régional figurant en annexe à la circulaire de l'OMI MSC/Circ.622/Rev.1 (voir par. 238), la piraterie désigne tout acte tel que défini à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. À cet égard, on notera que le Comité maritime international a créé un groupe de travail international mixte chargé d'étudier le problème de l'harmonisation des législations nationales sur la piraterie et la violence maritime.

D. Passagers clandestins

153. D'aucuns se sont récemment inquiétés au sein de l'OMI de l'accroissement manifeste du nombre d'incidents impliquant des passagers clandestins. Nombre de cas ont été signalés où des passagers clandestins avaient passé un temps considérable à bord d'un navire avant de pouvoir débarquer. Des cas ont également été signalés où des passagers clandestins étaient plus nombreux que l'équipage. Étant donné les dangers potentiels auxquels les membres d'équipage ont à faire face, les risques considérables courus par les passagers clandestins, les difficultés que les capitaines et les armateurs rencontrent pour débarquer les passagers clandestins et les remettre aux autorités compétentes et les possibilités de perturbation du trafic maritime, la situation actuelle a été jugée inacceptable[34].

154. Compte tenu des inquiétudes exprimées et dans le cadre du suivi de l'application des «Directives de 1997 sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin» (résolution A.871 (20) de l'Assemblée de l'OMI; voir A/53/456, par. 154 à 157), le Comité de la simplification des formalités, à sa vingt-sixième session tenue en septembre 1998, a approuvé une circulaire (FAL.2/Circ.50) demandant aux États Membres et au secteur maritime de fournir des informations sur les incidents impliquant des passagers clandestins, y compris des détails sur les navires en cause, la date et le lieu d'embarquement, ainsi que le nombre et la nationalité des passagers clandestins. Les gouvernements et le secteur maritime ont également été invités à fournir des informations sur l'expérience acquise lors de la mise en oeuvre des Directives.

155. Parmi les renseignements reçus en réponse à la circulaire FAL.2/Circ.50, on citera un rapport du Conseil maritime et baltique international contenant des informations sur 62 cas d'embarquement clandestin signalés au Conseil de 1992 à mai 1999 (pas moins de 48 cas portaient uniquement sur la période 1998-mai 1999). Le rapport indique que 193 passagers clandestins ont été impliqués dans 62 incidents, l'incident le plus important ayant concerné 31 personnes. Sur les 44 incidents lors desquels les passagers clandestins sont restés à bord pendant plus d'une journée, la durée moyenne de séjour a été de 29 jours. La plus longue durée de séjour à bord a été de 319 jours (FAL 27/INF.9). Hong Kong (Chine) a signalé 13 cas

au cours des sept derniers mois (FAL 27/INF.4). Le Danemark a estimé qu'au cours des cinq dernières années, quelque 150 incidents avaient mis en cause des navires marchands danois (FAL 26/10/3, par. 8). La Norvège a fourni des informations sur son expérience acquise lors de l'application des Directives (FAL 27/10/1).

156. Le Comité de la simplification des formalités examinera les rapports susmentionnés à sa vingt-septième session, en septembre 1999. À sa dernière session, il a décidé qu'à la lumière des informations pertinentes reçues, il envisagerait de prendre des mesures, y compris d'élaborer un instrument pertinent qui soit contraignant (FAL 26/19, par. 10.8 et 10.9). La Chambre internationale de la marine marchande a proposé d'intégrer les Directives de 1997 dans la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (voir FAL 26/10/2, FAL 26/INF.8 et FAL 27/10, comportant des propositions d'amendement à la Convention).

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

157. La Convention a été élaborée en fonction de trois objectifs fondamentaux – assurer la paix et la sécurité dans les océans mondiaux; promouvoir l'utilisation équitable et efficiente de leurs ressources; et renforcer la protection et la préservation du milieu marin. Des points de vue économique et écologique, l'utilisation durable des océans et de leurs ressources est donc indissociable de la mise en oeuvre effective de la Convention. La présente section du rapport traite des faits nouveaux intervenus au cours de l'année écoulée à cet égard.

158. La valeur que représentent les océans pour l'humanité concerne diverses dimensions – politiques, sociales, économiques, écologiques, et culturelles. Sa quantification se heurte à ces problèmes certes quasi insurmontables; il est néanmoins possible de se faire une idée approximative de la valeur économique des océans en chiffrant la valeur monétaire des biens et services que l'humanité tient d'eux et de leurs ressources. Même dans ce calcul, on se heurte à d'énormes difficultés, qui tiennent pour une part non négligeable aux problèmes méthodologiques et à l'insuffisance des données. Plusieurs études ont tout de même cherché à quantifier la valeur monétaire de la contribution au total mondial du produit national brut des industries marines – secteur énergétique non classique, pêche en mer, exploitation minière sous-marine, production d'eau douce, services côtiers, services environnementaux, commerce maritime, tourisme lié à la mer, télécommunications sous-marines et câble à fibres optiques, sécurité et sauvetage, défense navale et éducation, formation et recherche touchant les océans.

159. À titre d'illustration, un rapport de 1998 de la Commission mondiale indépendante sur les océans fait état d'une étude récente d'après laquelle la valeur totale des industries marines pour lesquelles on dispose de données représenterait environ 1 billion de dollars, sur un total mondial du PIB de 23 billions de dollars[35]. Quelles que soient les réserves avec lesquelles on accueille ces chiffres et les diverses variations possibles, ce que ces estimations font ressortir, c'est que l'importance économique des océans est immense.

160. Les exposés ci-dessus portent sur les biens et services liés aux océans et à leurs ressources. Récemment, toutefois, on s'est intéressé à l'importance économique des services écologiques fournis par les divers écosystèmes du globe que l'on a cherché à évaluer, ce qui a donné lieu à des estimations instructives de leur valeur monétaire. Ces services comprennent notamment la régulation des cycles gazeux (maintien de l'équilibre entre le dioxyde de carbone et l'oxygène, maintien de la couche d'ozone pour la protection de la planète contre les rayonnements ultraviolets), la régulation des climats et l'atténuation des perturbations (protection contre les tempêtes, lutte contre les inondations), le cycle des nutriments, le cycle de l'eau, le traitement des déchets, la production alimentaire et la production de matières premières. D'après l'une de ces études, la valeur des services écologiques des écosystèmes marins et côtiers représenterait 21 billions de dollars, contre 12 billions de dollars pour les écosystèmes terrestres[36]. Ces estimations varient bien entendu énormément d'une étude à l'autre; d'après une autre étude par exemple, la valeur de ces mêmes services s'établirait à 3 billions de dollars à peine[37]. Au-delà des limitations inhérentes à de telles études et des variations entre les résultats, ces chiffres font eux aussi ressortir l'immense importance écologique des océans.

161. Au cours de l'année écoulée, de graves préoccupations ont été exprimées à nouveau touchant aussi bien la durabilité des ressources économiques et écologiques des océans que la répartition de celle-ci entre les nations du monde. Ces préoccupations se sont manifestées clairement lors de la Conférence sur la coopération pour le développement et la protection du milieu côtier et marin en Afrique subsaharienne (Cape Town, 30 novembre-4 décembre 1998), organisée par le Comité consultatif sur la protection

de la mer, le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et le Gouvernement sud-africain, comme suite à la Conférence panafricaine sur la gestion intégrée durable des zones côtières (Maputo, 18-25 juillet 1998), au cours de laquelle l'accent a été mis sur l'amenuisement des ressources biologiques marines du fait des flottilles étrangères.

A. Conservation et gestion des ressources biologiques marines

1. Pêche maritime

a) Situation de la pêche dans le monde

162. En dehors de la surexploitation des stocks et des prises accessoires, examinées dans des rapports précédents du Secrétaire général à l'Assemblée générale (A/52/487, par. 191; A/53/456, par. 261-264), l'un des principaux problèmes dans le domaine de la pêche à l'heure actuelle continue de concerner la prévalence des activités de pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée en haute mer menées en contravention des mesures de conservation et de gestion adoptées par les organisations sous-régionales et régionales de gestion des pêches. La pêche illégale est souvent le fait de navires de pêche relevant d'États ou d'entités qui n'appartiennent pas à des organisations ou mécanismes de gestion des pêches et qui battent le pavillon d'États qui ne se considèrent pas liés par les restrictions que ceux-ci imposent. Se livrent également à la pêche illégale des navires qui, immatriculés au départ auprès d'un État membre d'organisations régionales de gestion des pêches, s'immatriculent par la suite auprès d'un État n'appartenant pas à ces organisations et dont ils battent désormais le pavillon (pavillon de complaisance), afin de se soustraire aux mesures de conservation et de gestion imposées. Ces comportements auront des conséquences considérables sur la gestion durable, à long terme, de la pêche. Il y a tout lieu de craindre en effet qu'elle empêche les organisations et mécanismes concernés de réaliser leurs objectifs en la matière, ce qui affecte les revenus à court et à long terme et, dans les cas extrêmes, peut entraîner la disparition des ressources halieutiques ou entraver gravement les efforts tendant à reconstituer les stocks[38]. La pêche illégale soulève par ailleurs un certain nombre de questions fondamentales liées aux normes et principes établis du droit international touchant la liberté de la pêche en haute mer et les restrictions dont celle-ci est assortie, la juridiction exclusive de l'État du pavillon sur les navires battant son pavillon en haute mer, l'applicabilité des traités aux États tiers et le devoir de coopération pour ce qui est de la conservation et de la gestion des ressources biologiques marines de la haute mer.

163. Le phénomène de la pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée a été signalé dans diverses régions relevant d'organisations ou de mécanismes sous-régionaux et régionaux de gestion des pêches[39]. On estime que les prises illégales de la légine australe ont représenté plus de 100 000 tonnes en 1996 dans la zone relevant de la Convention et gérée par la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, alors que les captures autorisées avaient été fixées à 13 000 tonnes environ (voir A/53/456, par. 288) et que près de 42 000 tonnes de légines ont été commercialisées en 1997-1998, niveau supérieur de plus de 45 % à celui de la pêche autorisée pour la période[40]. La Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) a constaté elle aussi qu'en 1998 des navires de pêche à la calanque de gros tonnage se livraient nombreux à la pêche d'espèces gérées par la Commission dans la zone relevant de la Convention sans signaler leurs prises à la Commission ou sans respecter les mesures de conservation et de gestion établies par elle[41]. De son côté, le Conseil général des pêches pour la Méditerranée (CGPM) a rapporté que les activités auxquelles se livraient des navires battant un pavillon de complaisance en Méditerranée l'avaient contraint à élaborer un système de contrôle[42]. Les États parties à la Commission des poissons anadromes du Pacifique Nord ont par ailleurs signalé des activités de pêche au saumon illégale, non comptabilisée et non réglementée du saumon par des États non parties, utilisant des filets dérivants dans la zone relevant de la Convention[43]. La Commission sur les thons de l'océan Indien et la Commission pour la conservation du thon à nageoire bleue se sont toutes les deux déclarées préoccupées par les activités de navires battant un pavillon de complaisance ou le pavillon d'États non membres dans les zones relevant de leurs compétences respective[44]. S'appuyant sur les données du Lloyd's Register of Shipping, la FAO a estimé que 5 % des navires de pêche compris entre de 100 et 150 tonneaux de jauge brute figuraient sur des registres d'immatriculation libre, pourcentage qui s'élevait à 14 % lorsqu'il s'agissait de navires de pêche de plus de 4 000 tonneaux[45]. En outre, selon des données collectées par l'Organisme des pêches du Japon en 1998, on comptait en 1998 238 palangriers pêchant les thonidés sous pavillon de complaisance[46].

164. De même, des activités de pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée ont été signalées dans les zones relevant de la juridiction nationale d'États côtiers, spécialement les États côtiers en développement, en

contravention des droits souverains de ces États de conserver et d'exploiter les ressources biologiques marines dans ces régions, conformément aux articles 56, 61 et 62 de la Convention. Il y a lieu de penser que ces activités ont des effets néfastes sur la mise en valeur durable et la conservation des ressources halieutiques comme sur la sécurité alimentaire et l'économie de ces pays. La situation est devenue si grave que l'Assemblée générale des Nations Unies a dû en 1994, dans la résolution 49/116, demander aux États de veiller à ce qu'aucun bâtiment de pêche battant leur pavillon national n'opère dans les zones relevant de la juridiction nationale d'autres États s'il n'y a pas été dûment autorisé par les autorités compétentes de l'État côtier ou des États côtiers concernés, les opérations de pêche autorisées ainsi devant être effectuées conformément aux conditions énoncées dans le permis délivré.

165. Il est par ailleurs possible que la pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée ait aggravé le problème des prises accessoires et des rejets, y compris la prise fortuite d'oiseaux de mer car les navires qui participent à ce genre d'activité ont tendance à avoir recours à des pratiques de pêche non durables et à utiliser des engins de pêche non sélectifs, causant des dommages plus graves pour ce qui est des espèces non recherchées et de la biodiversité marine que les navires opérant dans la légalité. Il a été également rapporté que, en 1998, les navires se livrant à la pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée ont été responsables du massacre de 50 000 à 90 000 oiseaux de mer dans la zone relevant de la Convention gérée par la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, contre 1 562 imputés à des pêches légales[47]. On signale également que, afin d'éviter d'être vus ou afin de se soustraire à une inspection, les navires en pêche illégale se débarrassent délibérément de leurs engins de pêche, ce qui contribue à augmenter la mortalité des ressources halieutiques (pêche à filet abandonné), des oiseaux de mer et des populations de mammifères marins, qui risquent d'être pris dans les filets ou d'être ingérés[48].

166. En fait, les opérations de pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée, qui sont menées en dehors des cadres convenus de conservation et de gestion et de collecte des données, peuvent contribuer à affaiblir la qualité des données réalisée par les membres des organisations régionales de gestion des pêches sur lesquelles on se fonde pour estimer les paramètres clefs des pêches, tels que la mortalité due aux rejets et aux prises fortuites d'espèces non recherchées, en ce que des données essentielles échappent aux organisations de gestion des pêches[49]. Dans le cas de la pêche non réglementée, les considérations de profit économique immédiat l'emportent de beaucoup sur les préoccupations de sécurité alimentaire à long terme et d'utilisation durable. Fréquemment, les pêcheurs se débarrasseront d'espèces non souhaitées prises fortuitement s'ils estiment que le prix net escompté de la vente de ces ressources, c'est-à-dire le prix réel déduction faite des coûts de débarquement, sera négatif, et si les coûts encourus du fait du débarquement s'avèrent supérieurs aux coûts du rejet[50].

167. On estime que le phénomène de la pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée a été fortement aggravé par la liberté de la pêche en haute mer[51], le fait que les États du pavillon ne contrôlent pas suffisamment les activités des navires de pêche battant leur pavillon en haute mer et la surcapacité de l'industrie de la pêche. Il s'ajoute à ces considérations le fait qu'un navire de pêche peut toujours rallier un pavillon de complaisance avec lequel, souvent, il n'aura aucun lien réel, afin de se soustraire à des mesures convenues de conservation et de gestion en haute mer que l'État du pavillon dont il ressortait à l'origine aurait appliquées. Cela dit, il est admis que, conformément à l'article 91 de la Convention, chaque État est habilité à fixer les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. En outre, l'article 94 précise les domaines administratif, technique et social à l'égard desquels l'État du pavillon doit exercer effectivement sa juridiction sur les navires battant son pavillon.

168. La Convention dispose qu'il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire battant son pavillon. Toutefois, le Tribunal international du droit de la mer a fait remarquer que «rien dans l'article 94 ne permet à un État, qui découvre la preuve de l'absence d'une juridiction et d'un contrôle appropriés par l'État du pavillon sur un navire, de refuser de reconnaître le droit qu'a le navire de battre le pavillon de l'État du pavillon» (affaire du navire *Saiga* (No 2), *Saint-Vincent-et-les Grenadines* c. *Guinée*, 1999, par. 82). Le Tribunal a souligné que «le but des dispositions de la Convention relative à l'exigence d'un lien substantiel entre un navire et l'État dont il bat le pavillon est d'assurer un respect plus efficace par les États du pavillon de leurs obligations, et non d'établir des critères susceptibles d'être invoqués par d'autres États pour contester la validité de l'immatriculation de navires dans un État du pavillon» (affaire du navire *Saiga* (No 2), *Saint-Vincent-et-les Grenadines* c. *Guinée*, 1999, par. 83). La Convention précise à cet égard que tout État qui a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle

appropriés sur un navire n'ont pas été exercés ne peut que signaler les faits à l'État du pavillon, qui est alors dans l'obligation de «procéder à une enquête et de prendre, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour remédier à la situation»[52].

169. Compte tenu de la gravité du problème de la pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée, et des effets préjudiciables qu'elle est susceptible d'avoir sur les mesures récemment adoptées pour contrôler la surcapacité et la surexploitation (voir ci-dessous par. 258), plusieurs initiatives ont été prises au niveau international pour faire face à la situation. En premier lieu, le Comité des pêches de la FAO, à sa vingt-troisième session, tenue à Rome du 15 au 19 février 1999, a instamment prié les pays qui n'avaient pas encore ratifié l'Accord visant à promouvoir le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion à le faire dans les meilleurs délais, et, en attendant que l'Accord entre en vigueur, a suggéré que la FAO pourrait examiner les mesures supplémentaires qui pourraient être adoptées pour faire face au problème de pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée[53]. Il a été suggéré que la coopération entre organismes régionaux à l'égard des navires battant des «pavillons de complaisance» serait une mesure positive qui pourrait comprendre la compilation de listes de navires battant ces pavillons dans les domaines relevant de leur compétence[54]. Deuxièmement, le Comité a noté que les questions relatives au changement de pavillon et à l'immatriculation des navires de pêche seraient l'un des sujets qu'examinerait le Sous-Comité de l'OMI sur l'application de l'Accord par l'État du pavillon, et a décidé de transmettre au Sous-Comité l'importance que le Comité des pêches accordait à ces questions[55]. Troisièmement, la Réunion ministérielle de la FAO sur les pêches (Rome, 10-11 mars 1999) a décidé d'intégrer dans sa Déclaration sur l'application du Code de conduite pour une pêche responsable une déclaration exprimant la ferme intention de la communauté internationale d'élaborer un plan d'action mondial pour traiter de manière efficace des problèmes liés à toutes les formes de pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée, y compris la question des navires de pêche battant «des pavillons de complaisance»[56]. Quatrièmement, le Conseil de la FAO, réuni en sa cent seizième session à Rome du 14 au 19 juin 1999, a lui aussi prié instamment la FAO d'adopter une approche mondiale pour mettre au point une stratégie tendant à traiter du problème des activités de pêche illégale en établissant un plan international d'action dans le cadre du Code de conduite pour une pêche responsable[57].

170. Outre les dispositions qui précèdent, la Commission du développement durable, à sa septième session tenue à New York du 19 au 30 avril 1999 (décision 7/1, par. 18), a fait sienne la Déclaration de Rome adoptée par la Réunion ministérielle de la FAO, dans laquelle la FAO s'est engagée à donner la priorité à l'élaboration d'un plan d'action mondial pour traiter de manière efficace les problèmes liés à toutes les formes de pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée. La Commission a fait remarquer que le plan devrait prévoir l'intervention lorsque des États qui ne respectent pas les responsabilités leur incombant en vertu du droit international, pour ce qui est notamment des navires de pêche arborant leur pavillon, et en particulier les États qui n'exercent pas efficacement leur juridiction et leur contrôle sur les navires dont l'exploitation est susceptible de contrevenir ou de porter atteinte aux règles du droit international en la matière et aux mesures internationales relatives à la conservation et à la gestion. La Commission s'est déclarée convaincue que pour solutionner le problème, la FAO, les organes de gestion des pêcheries régionales et les autres organismes internationaux concernés devraient coordonner leurs efforts[58]. Elle a donc invité l'OMI à étudier, en coopération avec la FAO et le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, les incidences en ce qui concerne les navires de pêche de la nécessité d'élaborer d'urgence des mesures contraignantes afin de veiller à ce que les navires de tous les États du pavillon respectent les règles et normes internationales et qu'il soit donné pleinement effet à la Convention, notamment l'article 91 (Nationalité des navires), ainsi qu'aux dispositions des autres conventions pertinentes[59]. La Commission a également souligné l'importance de l'instauration d'un régime de contrôle effectif par l'État du port (voir également par. 183 ci-dessus).

171. Par ailleurs, le Comité des pêches a adopté à sa dernière session trois plans internationaux d'action pour contribuer à l'exécution du Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO et pour donner suite aux demandes et recommandations présentées à sa vingt-deuxième session, en mars 1997[60]. Le premier plan adopté a été le Plan d'action international sur la gestion des capacités de pêche. Il vise à encourager les États et les organismes régionaux de pêche qui se heurtent à un problème de surcapacité et craignent pour la viabilité à long terme de leurs activités à maintenir d'abord les capacités à leur niveau actuel, puis à réduire progressivement les capacités des pêcheries concernées. L'objectif est de mener les États et les organismes régionaux de pêche, à l'échelle mondiale, à une gestion efficace, équitable et

transparente des capacités de pêche, de préférence d'ici à 2003 et, au plus tard, en 2005.

172. Le deuxième plan, dénommé Plan international d'action visant à réduire les prises accidentelles d'oiseaux marins par les palangriers, a pour objectif de réduire ce type de prises partout où elles se produisent. Au titre de ce plan, les États pratiquant la pêche à la palangre devraient évaluer leur activité pour déterminer si elle donne lieu à des prises accidentelles d'oiseaux marins. Si c'est le cas, ils devraient adopter un plan national d'action en vue de redresser la situation. Ils devraient lancer l'exécution des plans nationaux d'action au plus tard en 2001 et l'évaluer périodiquement, au moins tous les quatre ans, en ayant pour but de définir des stratégies efficaces et d'un bon rapport coût-efficacité. Par ailleurs, les États qui estiment qu'ils n'ont pas besoin de plan national d'action devraient revoir périodiquement leur décision, compte tenu en particulier des modifications apportées à la composition de leurs activités de pêche.

173. Le troisième plan adopté par le Comité des pêches est le Plan international d'action pour la conservation et la gestion rationnelle des requins, qui vise à résoudre les problèmes créés par la multiplication des prises de requins et les préjudices potentiels qu'elle implique pour les populations de certaines espèces de requin dans plusieurs zones des océans du monde. Le plan, qui porte aussi bien sur les espèces visées que sur les espèces non visées de requin, s'applique à des zones relevant de la juridiction des États et à la haute mer. Il demande aux États d'adopter un plan national d'action pour la conservation et la gestion des stocks de requins d'ici 2001 si leurs bateaux pêchent des requins dans le cadre de pêche dirigée ou s'ils attrapent régulièrement des requins en dehors de la pêche dirigée.

174. Par ailleurs, le Comité des pêches a examiné plusieurs questions relatives à la conservation et à la gestion des ressources biologiques des océans et mers du monde dans le cadre de l'exécution du Code de conduite pour une pêche responsable, allant de l'examen des rapports intérimaires présentés à titre individuel par les États dans le cadre de l'exécution du Code, notamment de l'intégration des dispositions pertinentes du Code à leur législation nationale et de la diffusion de ces dispositions, à la nécessité d'apporter une assistance financière et technique aux pays en développement dans les domaines de la formation, de la mise en place de capacités et du renforcement des institutions en vue de l'application du Code.

175. Les travaux ont également porté sur les problèmes liés à la pêche dans les petits États insulaires en développement, l'écoétiquetage, l'incidence des subventions sur la viabilité de l'utilisation des pêcheries, l'établissement de critères de sélection pour la liste de la Convention sur le commerce international des espèces menacées (CITES) et le renforcement du rôle des organismes et des groupements régionaux travaillant pour la pêche.

176. Le Comité des pêches a examiné les progrès accomplis dans l'exécution du Programme d'aide à la pêche destiné aux petits États insulaires en développement. Les objectifs de ce programme étaient les suivants : a) renforcer la capacité des administrations de la pêche; b) contribuer à la rationalisation de la conservation, de la gestion, du développement et de l'utilisation des ressources de la pêche; c) améliorer la sécurité alimentaire; d) faire en sorte que l'exploitation des ressources de la pêche contribue au développement économique et social durable du pays. Néanmoins, tout en prenant acte de l'aide des donateurs bilatéraux, les participants se sont déclarés préoccupés par le fait que la FAO n'avait pas pu obtenir des fonds suffisants pour le programme. Le Comité des pêches a reconnu que les petits États insulaires en développement auraient encore besoin d'aide pour pouvoir développer, gérer et conserver leurs ressources halieutiques d'une façon qui leur permette d'élever le niveau de leur sécurité alimentaire et leur niveau de vie. Ils auraient besoin d'aide, notamment, dans les domaines suivants : diversification des possibilités socioéconomiques, conservation et utilisation durable de la diversité biologique, création d'entreprises, mise en place de capacités et aquaculture[61].

177. S'agissant de l'écoétiquetage, bien que certains se soient déclarés peu convaincus que la FAO soit l'organisation internationale la plus apte à étudier les critères techniques voulus pour des programmes d'écoétiquetage, tous ont reconnu la nécessité d'aligner tout futur accord relatif aux directives d'écoétiquetage sur les dispositions pertinentes du Code de conduite pour une pêche responsable, en particulier sur celles qui ont trait à l'utilisation après capture, au commerce et à la réglementation des produits de la pêche. Il a également été admis par tous que tout programme devrait être transparent, librement consenti et non discriminatoire, ne pas constituer un obstacle pour le commerce et garantir l'équivalence des normes entre les pays et/ou les programmes, reconnaître les droits souverains des États et satisfaire à tous les accords internationaux pertinents.

178. Pour ce qui est des subventions, aucun consensus ne s'est dégagé quant à la nature de l'action que la FAO devrait entreprendre dans ce domaine, soit parce que celui-ci relevait de la compétence d'autres organisations (Organisation mondiale du commerce) soit parce que d'autres organisations avaient déjà pris des mesures à ce sujet, comme le Comité des pêches de l'Organisation pour la

coopération et le développement économiques (OCDE). À cet égard, l'OCDE a signalé qu'elle achèverait d'ici la fin de 1999 une étude des implications pour l'économie et les politiques générales d'une transition vers une pêche durable et responsable, notamment l'ajustement structurel, les transferts financiers publics, les méthodes pratiquées après la capture, les politiques et les dosages temps/coûts sociaux/coûts économiques. Les activités prévues pour le Comité des pêches de l'OCDE pour l'an 2000 couvrent le suivi et l'analyse des politiques en matière de pêche, les coûts de la gestion de la pêche, la libéralisation des marchés et les indicateurs de la viabilité de la pêche.

179. Quant aux critères permettant de faire figurer des espèces marines capturées dans la liste de la CITES, le Comité des pêches a été d'avis que la révision des critères actuels en vue de les appliquer à certaines espèces de poissons exploitées massivement et faisant l'objet d'échanges internationaux exigerait des fondements scientifiques ou techniques solides, ainsi qu'un processus politique, compte tenu de ses implications éventuelles pour le com-merce.

180. Concernant le rôle des organismes régionaux de pêche, le Comité a demandé instamment à la FAO de poursuivre l'examen systématique de ses commissions et comités régionaux de pêche, et en particulier de leurs dispositions institutionnelles et financières, des stratégies employées pour donner suite aux décisions et aux recommandations et des mesures prises face aux problèmes internationaux touchant actuellement la pêche. À cet égard, le Comité des pêches a mis l'accent sur le rôle important que les organismes régionaux de pêche peuvent jouer dans la résolution des problèmes de capacité de pêche et d'activités illégales de pêche en haute mer.

b) Situation de la pêche et examen des mesures de conservation et de gestion au niveau régional

Océan Atlantique

181. La Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA), à sa onzième réunion spéciale tenue à Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne) du 6 au 23 novembre 1998, a adopté plusieurs recommandations et résolutions concernant la conservation et la gestion des thonidés de l'Atlantique[62]. Elles avaient trait, entre autres, aux restrictions relatives à l'utilisation de dispositifs de pêche non différenciée de poissons, à la modification de l'époque de fermeture de la pêche à la seine coulissante de thon rouge dans la Méditerranée, au recensement et à l'échange des informations concernant les bateaux de pêche recherchant le thon obèse à gros oeil, aux mesures de conservation intéressant les bateaux de longueur hors tout supérieure à 24 mètres pêchant le thon obèse à gros oeil, à la limitation des capacités de pêche du germon du Nord, aux programmes de reconstitution des stocks du thon rouge de l'Atlantique Ouest, à la création d'un groupe de travail sur les critères d'attribution de contingents, à la mise en application et au partage du volume maximum des captures de germon méridional et à l'interdiction des débarquements et des transbordements en provenance de bateaux appartenant à des parties non contractantes et connus pour avoir commis des infractions sérieuses dans la zone de la Convention. La CICTA a également adopté une résolution prévoyant les mesures qu'elle compte prendre concernant les captures non comptabilisées et non réglementées de thon par des grands palangriers dans sa zone de juridiction.

182. Au sujet de la pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée, la CICTA a renouvelé sa recommandation relative aux transbordements et aux observations des bateaux, adoptée en 1997, qui disposait que tout navire battant pavillon d'une partie non contractante ou d'une entité non contractante observé dans la zone de la Convention devait être considéré comme portant atteinte aux mesures de la conservation prescrites par la CICTA. Lorsque des navires de ce type entrent dans un port d'une partie contractante sans y avoir été forcés, ils ne devraient pas être autorisés à décharger ou à transborder du poisson avant qu'une inspection ait lieu. Les déchargements et les transbordements de poissons seraient interdits dans tous les ports des Parties contractantes si l'inspection révèle que les navires en question avaient à bord des espèces soumises aux mesures de conservation et de gestion prescrites par la CICTA, à moins que les navires puissent prouver que le poisson a été pêché à l'extérieur de la zone de la Convention, ou en conformité avec les mesures et exigences pertinentes de la CICTA en matière de conservation et de gestion. Les conclusions de l'inspection doivent être transmises immédiatement à la CICTA, à toutes les Parties contractantes et aux États de pavillon des navires concernés. En outre, face à la grave menace que les grands palangriers représentent pour les mesures de conservation des ressources qu'elle prescrit, la CICTA a demandé à tous les pays qui importent des thons congelés et des produits voisins, ainsi qu'aux pays dans les ports desquels ces produits sont déchargés, de recueillir des données aussi nombreuses que possible concernant l'importation et le déchargement et de les lui soumettre chaque année. Grâce à ces données, la CICTA sera en mesure, d'une part d'identifier les Parties contractantes, les parties non contractantes et les entités non contractantes dont les navires ont pêché du thon et des espèces voisines en violation des mesures de conservation et de gestion prescri-

tes par la CICTA et, d'autre part, de recommander à ses Parties contractantes des mesures effectives, y compris des mesures non discriminatoires de restriction du commerce conformes à leurs obligations internationales, visant à empêcher les palangriers concernés de poursuivre des pratiques de pêche au thon et aux espèces voisines qui sont préjudiciables aux résultats des mesures de conservation prescrites par la CICTA.

183. Par ailleurs, la CICTA a adopté des recommandations établissant un total admissible des prises de thon rouge dans l'Atlantique Est et dans la Méditerrannée. Elle a également décidé de créer un groupe de travail qui serait chargé de formuler des recommandations relatives aux critères de l'attribution de contingents, notamment ceux des Parties contractantes, des nouvelles parties contractantes, des parties ou entités non contractantes. À cet égard, des États ont fait part de leur préoccupation à la dernière réunion de la Conférence ministérielle sur la coopération dans le domaine de la pêche entre États africains riverains de l'océan Atlantique, tenue au Maroc en février 1999, quant aux critères d'attribution de contingents établis par la CICTA (voir par. 277).

Atlantique Nord

184. Dans l'Atlantique Nord-Ouest, l'Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest (OPANO) à sa vingtième session annuelle, tenue à Lisbonne du 6 au 18 septembre 1998, a adopté des mesures et actions collectives internationales en faveur de la conservation et de l'utilisation des ressources halieutiques dans sa zone de réglementation, après une évaluation de l'état de 25 stocks de poissons effectuée par le Conseil scientifique dans la zone de réglementation et dans la zone de la Convention[63]. Suivant l'avis des chercheurs, l'OPANO a accepté de mettre des moratoires dans plusieurs divisions statistiques sur les stocks de 1999 de morue, de sébaste, de plie canadienne, de plie cynoglosse et de capelan. Quant au flétan noir, le total admissible des prises a été élevé de 27 000 à 33 000 tonnes métriques, sur lesquelles 24 444 tonnes métriques ont été attribuées à la zone de réglementation.

185. L'OPANO a également adopté de nouvelles mesures de conservation et de gestion dans les domaines suivants : organisation de la pêche à la crevette au Flemish Cap; domaines couverts par les observateurs et installation de dispositifs permettant de surveiller tous les bateaux qui pêchent dans la zone de réglementation; présentation des rapports des Parties contractantes sur les provenances, transmis à l'OPANO par voie électronique, interdiction du transbordement de poissons à partir de bateaux appartenant à des parties non contractantes qui auront été vus se livrer à des activités de pêche dans la zone de réglementation de l'OPANO. En outre, celle-ci a estimé que des données et un contrôle plus précis s'imposaient pour tenir compte de tous les rejets et prises accessoires et que les observateurs se trouvant à bord des navires de pêche devaient adopter des présentations et des procédures normalisées pour la collecte de données scientifiques, fournissant ainsi des outils supplémentaires pour les évaluations de stocks. L'OPANO a également décidé d'organiser, au printemps 1999, une réunion spéciale intersessions du Groupe de travail sur l'application des principes de prévention dans la gestion des ressources halieutiques. Au cours de cette réunion, le Groupe se pencherait sur la possibilité de mener des études de cas spécifiques et élaborerait des stratégies de gestion de prévention pour trois stocks de poissons de fond (morue, limande du Japon et crevette).

186. En outre, l'OPANO a décidé de continuer son travail sur les recommandations demandant une plus grande transparence de ses comptes rendus et de ses décisions quant aux procédures de règlement des litiges et sur le développement de la coopération interrégionale avec d'autres organismes régionaux de pêche, en vue de promouvoir l'échange d'informations et de faire respecter les mesures de conservation pertinentes par les navires appartenant à des parties non contractantes. S'agissant des mesures pouvant avoir une portée sur la pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée, l'OPANO a décidé, d'une part, d'entreprendre une fois de plus des démarches diplomatiques auprès des États à la fois États de pavillon et parties non contractantes dont les navires se sont livrés à des activités de pêche dans sa zone de réglementation, à savoir le Belize, le Honduras, Panama et la Sierra Leone (voir aussi A/51/645, par. 164) en 1998 et, d'autre part, d'interdire les affrètements de bateau jusqu'à ce qu'elle ait mis au point une réglementation complète permettant aux Parties contractantes de mieux contrôler la pêche.

187. Dans l'Atlantique Nord-Est, la Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Est (CPANE) à sa dix-septième réunion annuelle tenue à Londres, du 17 au 20 novembre 1998, a adopté les recommandations du Comité consultatif de la gestion des pêches du Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM) relatives à la conservation et à la gestion des ressources biologiques de la mer relevant de sa juridiction, et notamment à l'établissement du total admissible des prises pour 1999 pour le hareng, le merlan bleu et le sébaste océanique. Dans le cadre d'une gestion pluriannuelle du maquereau, les totaux admissibles des prises pour 1999, 2000 et 2001 ont été adoptés par la CPANE lors d'une réunion extraordinaire tenue en février 1999[64].

188. La CPANE a également adopté une recommandation en faveur d'un programme visant à promouvoir l'observation des mesures de conservation et de gestion établies par la CPANE par les navires appartenant à des parties non contractantes. Ce programme entrerait en vigueur le 1er juillet 1999, en même temps qu'un programme de contrôle et d'application effective des mesures de conservation et de gestion relatives aux bateaux de pêche qui pêchent dans des zones situées au-delà des limites de la juridiction nationale dans la zone de la Convention. Le programme de contrôle et d'application effective, qui renforcerait le rôle de la CPANE en matière de suivi, de contrôle, de surveillance et d'application effective, est une application directe des dispositions pertinentes de l'Accord relatif à la gestion des stocks de poissons de 1995, qui prévoit le renforcement du rôle des organismes régionaux de pêche dans tous les aspects de la gestion de la pêche[65]. On pense qu'il s'agit du premier programme de contrôle et d'application effective au monde à être fondé sur la surveillance par satellite et des méthodes de transmission automatique de données[66].

Atlantique central

189. La troisième réunion ministérielle du comité de suivi de la Conférence ministérielle sur la coopération dans le domaine de la pêche entre États africains riverains de l'océan Atlantique s'est tenue à Rabat du 22 au 25 février 1999. Elle a été consacrée à l'examen de la coopération entre la Conférence et les autres organisations internationales et régionales, aux niveaux technique et financier. La Conférence ministérielle a été instituée par la Convention relative à la coopération halieutique entre les États africains riverains de l'océan Atlantique, adoptée à Dakar le 5 juillet 1991, et qui a pour buts de promouvoir la coopération entre les Parties en matière de préservation et de gestion rationnelle des stocks communs, de commercialisation des produits de la pêche, protection des grands migrateurs et d'échange d'informations à leur sujet, et de coordonner leurs actions dans ces domaines au sein de l'organisation internationale compétente[67].

190. S'agissant de la gestion des stocks de poissons grands migrateurs, les participants à la réunion ont fait part de leur réticence concernant les méthodes actuelles de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) qui consiste à allouer les quotas de pêche en se fondant sur les données relatives aux prises antérieures (voir aussi par. 270). Étant donné que ces systèmes continuent d'être améliorés, en particulier pour ce qui est des pays en développement, où les prises de l'État du pavillon autorisé à pêcher dans la zone économique exclusive d'un État côtier sont considérées comme faisant partie du quota de l'État du pavillon et non de l'État côtier qui a autorisé la pêche dans sa zone, et étant donné que le système d'allocation des quotas ne tient compte ni des particularités socioéconomiques des pays en développement ni de l'importance de leur pêche artisanale, le comité de suivi a demandé un réexamen des méthodes d'allocation des quotas afin de tenir compte des caractéristiques socioéconomiques des États côtiers en développement[68].

Atlantique Sud

191. La Namibie, en collaboration avec l'Afrique du Sud, l'Angola et le Royaume-Uni (au nom des îles de Sainte-Hélène, de Tristan da Cunha et de l'Ascension) a lancé en 1996 une initiative visant à la création d'une organisation régionale des pêches dans l'Atlantique du Sud-Est, qui serait dénommée l'Organisation des pêches de l'Atlantique du Sud-Est. L'initiative de la Namibie était motivée par la menace que représente pour ses intérêts l'exploitation non réglementée des stocks de poissons chevauchants dans les zones de haute mer situées en bordure de sa zone économique exclusive. La future organisation aurait pour fonction d'assurer la conservation et l'exploitation durable des ressource halieutiques de la zone visée, à l'exclusion des grands migrateurs et des espèces sédentaires du plateau continental, sur lesquels s'exercent les droits souverains des États côtiers.

192. Plusieurs questions importantes faisaient toujours l'objet de débats, à savoir : une éventuelle référence à l'accord de 1995 sur les stocks de poissons chevauchants et les grands migrateurs (non encore en vigueur); l'application de l'approche de précaution en matière de gestion des pêches; les critères d'allocation de possibilités de pêche; une référence aux besoins particuliers des pays en développement; les droits et devoirs de l'État du port; le respect et l'application des dispositions prises; la procédure de prise de décisions; les langues officielles; les clauses finales; les modalités de financement; l'accord de siège; et d'éventuelles mesures provisoires d'application de la future convention. En outre, le projet de convention ne comportait pas encore de dispositions concernant le mécanisme de règlement des différends. Les parties ont tenu en mars 1999 une quatrième réunion de négociation et une cinquième réunion est prévue pour septembre 1999. Elles ont fixé comme date limite de conclusion des négociations décembre 1999[69].

Mer méditerranée

193. Au cours de ses trois dernières sessions, la Commission générale des pêches pour la Méditerranée a pris des

mesures pour renforcer son rôle dans les domaines de la conservation et de la gestion des pêcheries[70]. Dans le cadre de l'examen de la suite donnée aux décisions prises à la vingt-deuxième session, la Commission a examiné l'application des résolutions 97/1 et 97/3 concernant la gestion des pêcheries et en particulier l'interdiction de la pêche au grand filet dérivant en Méditerranée et de la pêche du thon rouge à la senne coulissante pendant la période de fermeture[71]. La Commission a en outre insisté sur la nécessité d'améliorer la qualité et la fiabilité générales de ses statistiques et de ses systèmes de renseignement afin de pouvoir fonder ses décisions en matière de gestion de la pêche sur les meilleures données scientifiques disponibles.

194. La Commission générale des pêches pour la Méditerranée a par ailleurs examiné le rapport d'activité relatif au projet quinquennal FAO/COPEMED, lancé par l'Espagne et qui vise à aider les États participants (Algérie, Espagne, France, Italie, Jamahiriya arabe libyenne, Malte, Maroc et Tunisie) à mettre au point un programme coordonné pour définir des critères scientifiques et formuler des recommandations qui permettraient de mettre en place la stratégie la plus adaptée en vue d'une gestion optimale des ressources halieutiques. À cette fin, le COPEMED apporterait un soutien aux activités opérationnelles de la Commission afin de lui permettre de réaliser plus facilement ses objectifs. Il apporterait notamment son soutien à une étude de faisabilité concernant une base de données sur les indicateurs économiques et sociaux en Méditerranée occidentale[72].

195. Dans le cadre de son programme à moyen et à long terme la Commission se propose d'entreprendre les activités suivantes : a) adoption de mesures visant à limiter l'effort de pêche dans certains secteurs et introduction de l'approche de précaution dans d'autres; b) mise au point d'une réglementation applicable aux navires de pêche battant pavillon de complaisance; c) harmonisation de la réglementation des pêches au sein de la Commission; d) développement de la coordination et de la coopération entre les membres de la Commission dans le domaine de la recherche halieutique; e) normalisation de la collecte de données statistiques; f) tenue d'une base de données par le secrétariat de la Commission et communication régulière d'informations sur la teneur de la base de données; et g) mise au point d'une approche informatique intégrée de la gestion des pêches.

Océan Indien

196. La Commission des thons de l'océan Indien a tenu sa troisième session à Mahé (Seychelles) du 9 au 12 décembre 1998. Sur les conseils de son comité scientifique, la Commission a notamment fait siennes des recommandations concernant la protection du thon et des espèces voisines, le marquage des poissons, les prises accessoires et les déchets de la pêche, les obligations en matière de statistique, et enfin la confidentialité des données. Elle a par ailleurs pris note des incidences des prises effectuées par la province chinoise de Taiwan sur l'évaluation scientifique des stocks de thon et est convenue de prendre des dispositions à cet égard[73].

197. Afin de mieux évaluer les stocks de thon à nageoire jaune, la Commission des thons de l'océan Indien est convenue de prendre un certain nombre de mesures pour évaluer les ressources dans la zone couverte par la Convention. Ces mesures consisteront notamment à recueillir des données concernant diverses pêcheries, à étudier les incertitudes quant à la structure des stocks, à collecter des données biologiques et des données sur les prises, l'effort de pêche et la taille des prises pour toutes les pêcheries de thon à nageoire jaune dans l'océan Indien, et à mettre en place un vaste programme de marquage intéressant l'ensemble du stock de thon à nageoire jaune. On tiendra compte, pour le calcul des indices d'abondance, de l'augmentation récente des rendements des flottes de pêche. Pour ce qui est du thon obèse à gros oeil, compte tenu de l'état inquiétant du stock et du peu de données dont on dispose à son sujet, la Commission est convenue de dresser une liste de tous les navires, tous engins de pêche confondus, pêchant ce type de poisson, en tenant compte des problèmes que posent les petits navires pratiquant la pêche artisanale et les navires battant pavillon de complaisance. Il a également été convenu que toute limitation qui serait appliquée à la pêche du thon obèse à gros oeil le serait en collaboration avec les organisations de gestion des pêches des autres océans, afin d'éviter que ces autres zones ne soient soumises à des pressions excessives. S'agissant de la bonite à ventre rayé, bien qu'on ne connaisse pas l'état exact des stocks, la Commission a estimé que l'on n'avait pas à craindre dans un avenir proche une surexploitation qui menacerait le recrutement.

198. Dans le cas du thon blanc germon, dont il semblait que les stocks s'étaient reconstitués depuis l'interdiction de la pêche au filet maillant dérivant en 1992, la Commission estimait que la question devait être étudiée de plus près compte tenu du fait que des études réalisées dans d'autres océans donnaient à penser que l'abondance de l'espèce était peut-être davantage tributaire des grandes fluctuations des conditions écologiques que des changements dans les méthodes de pêche.

199. La Commission des thons de l'océan Indien a en outre insisté sur la nécessité de limiter les capacités de pêche et s'est félicitée de la décision du Japon de réduire sa flotte de palangriers de 20 %. Elle s'est également félicitée du moratoire volontairement appliqué par la Communauté européenne concernant l'utilisation de dispositifs de concentration du poisson par les navires pratiquant la pêche à la senne coulissante, dans la zone occidentale de l'océan Indien, pendant une partie de l'année, ainsi que du Programme d'orientation pluriannuel, qui vise à réduire la flotte de la Communauté européenne. La Commission a par ailleurs adopté une recommandation concernant l'enregistrement et l'échange d'informations sur les navires pêchant le thon tropical dans sa zone de compétence[74] afin de lutter contre la pêche illicite et les activités des navires battant pavillon de complaisance. Elle a en outre recommandé que les parties (parties contractantes et parties non contractantes coopérant avec la Commission) présentent chaque année une liste de leurs thoniers[75] et a invité instamment toutes les parties non contractantes pêchant des espèces visées par l'Accord dans la zone de la Convention à devenir parties contractantes ou, du moins, à coopérer avec la Commission.

200. Dans d'autres décisions, la Commission des thons de l'océan Indien a insisté sur le fait que toutes les études devaient être fondées sur une approche de la gestion des pêches au niveau des écosystèmes et a chargé son secrétariat de demander une assistance technique aux pays qui ont l'expérience de ce type d'approche. La Commission a en outre décidé de collecter désormais régulièrement des données sur les prises d'espèces non visées, associées et dépendantes, de fixer des normes minima obligatoires concernant l'information et de définir des politiques et procédures en matière de confidentialité des données. Des données sur les prises, l'effort de pêche et la taille des poissons devraient également lui être remises régulièrement aux fins d'évaluation des stocks.

Pacifique Nord

201. À sa sixième réunion annuelle, tenue à Moscou du 1er au 6 novembre 1998, la Commission des poissons anadromes du Pacifique Nord a examiné le rapport de son Comité sur l'application des règles établies, ainsi que celui de son comité sur la recherche et les statistiques scientifiques concernant la collecte de données et la recherche et autres questions relatives aux relations avec les parties non contractantes[76]

202. S'agissant de l'application des mesures de conservation et de gestion, la Commission a passé en revue les activités de pêche non autorisées pendant l'année 1998 et les mesures prises par le Canada, le Japon, les États-Unis d'Amérique et la Fédération de Russie en tant que parties contractantes, pour faire respecter les règles. Il ressortait des mesures prises en 1998 pour faire respecter les règles que la pêche en haute mer au filet dérivant se pratiquait toujours dans la zone couverte par la Convention. Il importait donc que les parties poursuivent leurs efforts pour assurer une présence suffisamment dissuasive.

203. Dans le domaine de la recherche scientifique, la Commission a adopté les recommandations de son Comité sur la recherche et les statistiques scientifiques, qui reposent sur la constatation selon laquelle les changements climatiques et les phénomènes biologiques pourraient être à l'origine des très faibles rendements enregistrés en 1997-1998 pour certains stocks de saumon importants sur le plan économique[77]. Pour ce qui est des autres questions, les parties sont convenues d'inviter de nouveau la Chine et la République de Corée à devenir membres de la Commission.

Pacifique occidental et central

204. La Conférence multilatérale de haut niveau sur la conservation et la gestion des stocks de poissons grands migrateurs dans le Pacifique occidental et central, qui réunit les États et territoires membres de l'Agence de pêcheries et les États et entités de pêche pratiquant la pêche hauturière, a tenu sa quatrième réunion à Honolulu, du 10 au 19 février 1999. Au cours de cette réunion, elle a continué d'examiner un projet de convention[78] sur la conservation et la gestion des grands migrateurs énumérés à l'annexe I de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention et aux dispositions de l'accord de 1995 sur les stocks chevauchants. L'objectif immédiat de la Conférence est de créer une nouvelle commission des pêches qui serait chargée d'assurer la conservation et la gestion des stocks de thon dans la région, notamment des stocks de bonite à ventre rayé, de thon à nageoire jaune, de thon obèse à gros oeil, et de thon blanc germon du Pacifique Sud.

205. La cinquième réunion de la Conférence est prévue pour septembre 1999. Parmi les points sur lesquels les négociations n'ont pas encore abouti figurent le préambule de la convention, la détermination des limites nord et ouest de la zone d'application de la convention, les questions relatives à l'État du pavillon, le respect et l'application de la convention, l'arraisonnement et l'inspection des navires, le rôle de l'État du port, la prise de décisions, les aspects pratiques de la surveillance des navires, les dispositions à prendre pour donner effet aux demandes particulières des

pays en développement, les modalités de financement de la nouvelle commission, le siège de la commission et l'accord de siège, et les dispositions provisoires concernant l'application de la convention. Il est prévu de terminer les travaux en juin 2000[79].

Pacifique central et oriental

206. La Commission interaméricaine du thon des tropiques a tenu ses soixante-troisième et soixante-quatrième réunions du 8 au 11 juin et du 21 au 23 juillet 1999, respectivement. Au cours de ces deux réunions, elle a adopté des résolutions sur la gestion de la capacité de pêche à la palangre, le thon à nageoire jaune, la création d'un groupe de travail permanent sur le respect des dispositions prises, la conservation et la gestion du thon obèse à gros oeil et les dispositifs de concentration du poisson[80].

207. Pour ce qui est de la gestion des capacités de pêche du thon à la palangre, la Commission s'est félicitée de la décision du Japon de réduire sans attendre de 20 % le nombre de ses palangriers, en démantelant 132 navires, conformément au plan d'action de la FAO. La Commission a également demandé à d'autres États pratiquant ce type de pêche au thon de prendre des initiatives analogues afin de réduire leur flotte dans le Pacifique oriental.

208. S'agissant de la conservation et de la gestion du thon à nageoire jaune, la Commission a recommandé d'imposer une limite aux prises en 1999 de crainte qu'un effort de pêche excessif ne diminue le potentiel de production.

209. En ce qui concerne la conservation et la gestion du thon obèse à gros oeil, dont on a noté une diminution de la taille moyenne dans la région, la Commission a recommandé d'appliquer une limite de 40 000 tonnes métriques aux prises en 1999, pour la pêche à la senne coulissante dans le Pacifique oriental, étant entendu que cette limite pourrait être encore abaissée si l'état du stock l'exigeait.

210. La Commission est en outre convenue de créer un groupe de travail qui serait chargé de contrôler l'application des mesures de conservation et de gestion et de lui recommander des mesures visant à assurer une plus grande compatibilité des dispositions prises par les parties contractantes en matière de gestion des pêcheries. La Commission a également recommandé la création d'un groupe de travail scientifique qui serait chargé d'étudier l'incidence des dispositifs de concentration du poisson sur les populations de thon à nageoire jaune et de thon obèse à gros oeil, en particulier sur les prises de thons juvéniles, ainsi que sur les espèces associées et dépendantes, et d'examiner les conséquences d'une éventuelle interdiction permanente ou temporaire de l'emploi de ces dispositifs dans certaines zones, en sus d'autres mesures de réglementation envisagées par la Commission.

Pacifique Sud

211. La Commission pour la conservation du thon à nageoire bleue a indiqué qu'en 1998 elle s'était surtout attachée à tenter d'obtenir un accord entre les États parties (Australie, Japon et Nouvelle-Zélande) sur la solution à adopter pour lever les incertitudes concernant l'évaluation des stocks, y compris l'élaboration d'un programme de pêche expérimentale commun pour 1999. La Commission a lancé en 1998 un plan d'action qui vise à encourager les pays et entités non parties à la Convention et dont les flottes ont capturé des thons à nageoire bleue en grande quantité dans la zone couverte par la Convention, à y adhérer ou du moins à coopérer à l'application des mesures de conservation et de gestion prévues par la Convention. En 1998, la Commission a par ailleurs commencé à étudier la mise en place d'un système de licence commerciale qui permettrait de recueillir des données plus précises. En effet, d'une part, les données disponibles sur le commerce international faisaient apparaître que des quantités importantes de thon à nageoire bleue étaient capturées sans que soient respectées les dispositions actuelles en matière de gestion des stocks et, d'autre part, la collecte et l'analyse de données plus complètes sur le thon à nageoire bleue permettraient à l'avenir d'évaluer les stocks de façon plus précise. En outre, la Commission a pris des mesures pour protéger les espèces écologiquement liées au thon à nageoire bleue et a réfléchi aux moyens d'appliquer les plans d'action internationaux de la FAO sur les oiseaux de mer et les requins[81].

212. L'Australie et la Nouvelle-Zélande ont par ailleurs, le 30 juillet 1999, saisi le Tribunal international du droit de la mer d'une requête en prescription de mesures conservatoires (injonction provisoire) afin d'obtenir que le Japon mette fin immédiatement à son programme unilatéral de pêche expérimentale du thon à nageoire bleue, commencé en 1998 (voir A/53/456, par. 287) et poursuivi en 1999. D'après les auteurs de la requête, ce programme menaçait en effet de causer des dommages graves, voire irréversibles, à la population de thons à nageoire bleue[82] (voir par. 42 à 45 et 581 à 585).

Antarctique

213. La Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique a tenu sa dix-septième réunion annuelle à Hobart (Australie) du 26 octobre au 6 novembre 1998. Au cours de cette réunion, la Commission a examiné la suite donnée aux décisions qu'elle avait

prises à sa précédente réunion annuelle et l'efficacité des mesures appliquées et a réfléchi aux nouvelles mesures qui pourraient être prises pour lutter contre la pêche illicite de la légine australe dans la zone couverte par la Convention (voir A/52/487, par. 222; et A/53/456, par. 288 à 290)[83]. Alors que ces dernières années les activités de pêche étaient concentrées dans l'Atlantique Sud, on constate aujourd'hui que des activités illicites de pêche ont lieu dans la zone sud de l'océan Indien, en dehors de la zone économique exclusive de l'Afrique du Sud (à proximité des îles du Prince-Edward et de l'île Marion). On a également signalé qu'outre les non-membres, plusieurs pays membres de la Commission se livraient à cette pêche illicite[84].

214. Compte tenu de ce qui précède, la Commission a déclaré que le niveau de la pêche illégale et non réglementée dans la zone relevant de la Convention demeurait inacceptable et a approuvé les recommandations de son Comité scientifique et de son Comité permanent de l'observation et des inspections, à savoir que des mesures aussi strictes que possible devaient être prises pour lutter contre ce type de pêche. La Commission est également convenue de demander à la Namibie et à Maurice de remettre à son secrétariat tout renseignement disponible sur les débarquements de légine dans les ports placés sous leur juridiction[85].

215. La Commission a donc adopté plusieurs nouvelles mesures de conservation et de gestion. La mesure de conservation 118/XVII vise à inciter les navires des parties non contractantes à respecter les mesures de conservation mises en place par la Commission. La mesure de conservation 119/XVII énonce les obligations des parties contractantes en matière de licence et d'inspection pour ce qui est des navires battant leur pavillon et déployant leurs activités dans la zone relevant de la Convention. En vertu des mesures de conservation 146/XVII et 148/XVII, ces navires devront être marqués conformément aux normes internationalement reconnues et être équipés d'un système permettant la surveillance par satellite. La mesure de conservation 147/XVII impose aux parties contractantes de coopérer entre elles en vue de faire respecter les mesures de conservation et de gestion de la Commission par leurs propres navires de pêche, au moyen notamment d'inspections réciproques par l'État du port.

216. La Commission a en outre adopté un certain nombre d'autres mesures de conservation qui visent notamment à interdire la pêche ciblée de la légine australe au cours de la campagne 1998-1999 si elle n'est pas conforme aux mesures de conservation pertinentes (mesure de conservation 149/XVII), ainsi que la pêche ciblée des poissons en général (mesures de conservation 72/XVII et 73/XVII) et de certaines autres espèces (mesures de conservation 152/XVII et 160/XVII), et à limiter les prises totales d'autres espèces dans certaines sous-régions ou à limiter les prises à titre de précaution (mesures de conservation 151/XVII, 153/XVII, 154/XVII, 155/XVII, 156/XVII, 158/XVII et 159/XVII).

217. Pour ce qui est de la question de la mortalité accidentelle des animaux marins, y compris les prises d'oiseaux de mer, la Commission s'est félicitée de la diminution sensible des prises d'oiseaux de mer dans les pêcheries réglementées en 1997 et en 1998, même si, au cours de la même période, on a constaté un niveau élevé de mortalité des oiseaux de mer liée aux activités de pêche non réglementées dans la zone couverte par la Convention (voir aussi par. 252)[86].

2. Conservation et gestion des mammifères marins

218. À sa cinquante et unième réunion annuelle tenue à St. George (Grenade) du 24 au 28 mai 1999, la Commission internationale baleinière a réaffirmé la décision qu'elle avait prise en 1982 d'interdire la chasse à la baleine de type commercial[87]. Elle a, en conséquence, d'une part, rejeté encore une fois la requête du Japon qui lui demandait d'autoriser, à titre de mesure d'allégement provisoire, la capture de 50 petits rorquals par les chasseurs des communautés côtières et, d'autre part, demandé à nouveau à la Norvège de mettre un terme à toutes ses activités de chasse à la baleine dans les zones relevant de sa juridiction. Elle a également indiqué que bien que la Commission ait fait sien le nouveau système de gestion de la chasse à la baleine commerciale, il convenait de terminer les travaux portant sur un certain nombre de questions, notamment le système d'inspection et d'observation, avant de pouvoir envisager d'autoriser de nouveau ce type de chasse à la baleine (voir A/53/456, par. 293 à 296). En outre, la Commission a convenu de maintenir le niveau des captures de 1997 pour les stocks exploités par des populations aborigènes à des fins de subsistance pour la période 1998-2002.

219. En ce qui concerne la situation des baleines, la Commission a indiqué que malgré une longue période de protection, plusieurs populations de baleines étaient toujours menacées d'extinction. Il s'agit notamment des baleines franches, à l'exception des stocks des mers de Beiring, Chukchi et Beaufort, des baleines grises à l'exception des stocks du Pacifique Est, de tous les stocks de baleines franches du nord et de divers stocks de baleines bleues. La Commission a adopté une résolution demandant aux États d'interdire les captures de ces stocks.

220. Dans d'autres décisions, la Commission a demandé au Japon de ne pas accorder les permis de pêche prévus

pour son programme scientifique sur les petits rorquals dans l'Antarctique et dans le Pacifique Nord-Ouest. S'agissant de ses propres programmes de recherche scientifique, la Commission a indiqué qu'elle avait davantage axé ses efforts sur la recherche portant sur l'évolution de l'environnement et ses effets sur les cétacés dans le cadre de travaux de recherche entrepris par son Comité scientifique sur les polluants chimiques et l'habitat des mysticètes et leur proie, en coopération avec des organisations intéressées. La Commission a indiqué en outre que malgré les vues opposées exprimées par ses États membres quant à sa compétence juridique en matière de gestion des petits cétacés, elle a adopté une résolution concernant les marsouins de Dall et encouragé les États à adopter une approche de précaution en ce qui concerne leur gestion.

221. La huitième réunion de la North Atlantic Marine Mammal Commission (NAMMCO), tenue à Oslo du 1er au 4 septembre 1998, a porté sur l'examen de divers aspects de la conservation et de la gestion des mammifères marins dans la zone relevant de la Convention, notamment la recherche scientifique marine, les mesures de gestion, les méthodes de chasse et les questions d'environnement[88]. La NAMMCO a également informé les participants des efforts entrepris par le Japon et Sainte-Lucie pour officialiser la coopération régionale en matière de conservation et de gestion des mammifères marins respectivement dans le Pacifique Nord-Est et dans les Caraïbes orientales.

222. En ce qui concerne son programme de recherche scientifique, la NAMMCO a indiqué qu'elle avait fait porter ses efforts sur le rôle des mammifères marins dans l'écosystème. Se fondant sur des travaux de recherche examinés par son Comité scientifique et en attendant d'autres études sur les habitudes alimentaires, elle avait conclu que les petits rorquals, les phoques à selle et les phoques à crête de l'Atlantique Nord pourraient avoir une incidence directe et/ou indirecte notable sur les stocks de poissons ayant une grande valeur commerciale. La NAMMCO a également commencé à examiner les aspects économiques des interactions entre les mammifères et les pêcheries dans l'Atlantique Nord, y compris les conséquences économiques de l'arrêt de l'exploitation des phoques à selle ou des petits rorquals par rapport à la poursuite de la capture de ces mammifères.

223. En ce qui concerne l'exploitation des mammifères marins, le Comité de gestion de la NAMMCO a indiqué, sur la base d'une évaluation du Comité scientifique, que le nombre de petits rorquals approchait la capacité biotique utile dans la zone centrale et que l'enlèvement et la capture de 292 animaux par an seraient viables. Le Comité a également noté que les captures annuelles combinées de phoques à selle au Canada et au Groenland, de l'ordre de 300 000, approchaient ou avaient atteint les taux de remplacement en vigueur et que les captures de phoques à crête dans l'Atlantique Nord-Est avaient dépassé le taux de remplacement en 1996 mais avaient été beaucoup plus faibles en 1997.

224. Des informations supplémentaires concernant la conservation et la gestion des mammifères marins ont été fournies par le PNUE qui a indiqué que dans le cadre du Plan d'action mondial pour la conservation, la gestion et l'exploitation des mammifères marins élaboré conjointement par le PNUE et la FAO en collaboration avec des organisations intergouvernementales et non gouvernementales s'occupant de questions liées aux mammifères marins, le projet PNUE/FEM de courte durée sur le plan de sauvetage de la colonie de phoques moines du Cap-Blanc en Mauritanie était en cours d'exécution malgré quelques difficultés financières. Au niveau régional, les activités entreprises ont consisté notamment à mettre en oeuvre les plans d'action régionaux dans le cadre des programmes relatifs aux mers régionales. À cet égard, un projet sur les phoques d'une durée de trois ans a été mis en route dans la mer Baltique et vise les objectifs suivants : a) améliorer les conditions sanitaires des phoques dans la zone; b) évaluer les effets potentiels et réels, directs et indirects des phoques sur les pêcheries et vice-versa; et c) élaborer des stratégies en vue de prévenir les conflits entre les phoques et les pêcheries.

3. Diversité biologique des mers et des zones côtières

225. La quatrième session de l'Organe subsidiaire chargé de fournir des avis scientifiques, techniques et technologiques de la Convention sur la diversité biologique s'est tenue à Montréal (Canada) du 21 au 25 juin 1999. Elle a été suivie d'une réunion intersessions sur le fonctionnement de la Convention, tenue également à Montréal du 28 au 30 juin 1999, qui a porté sur des questions institutionnelles concernant le fonctionnement de la Convention ainsi que sur des aspects liés à l'accès aux ressources génétiques, y compris le partage des avantages, les collections *ex-situ* acquises avant l'entrée en vigueur de la Convention et les droits de propriété intellectuelle[89].

226. Parmi les principales questions examinées à la quatrième session de l'Organe subsidiaire, on peut citer les espèces exotiques et envahissantes, les écosystèmes des zones arides, les initiatives taxonomiques, l'utilisation durable des ressources biologiques, les techniques de contrôle de l'expression phytogénétique et les études d'impact sur l'environnement. L'Organe subsidiaire a

adopté plusieurs recommandations à la fin de cette réunion, dont certaines ont trait à la diversité biologique des mers et des zones côtières.

227. En ce qui concerne le problème du blanchissement des coraux, il a été convenu que l'Organe subsidiaire devrait élargir son analyse du phénomène pour inclure l'impact de la détérioration et de la destruction des récifs coralliens qui représente une grande menace pour la diversité biologique de ces écosystèmes (recommandation IV/1, A, par. 6). C'était la Conférence des Parties qui avait initialement demandé, à sa quatrième session en 1998, à l'Organe subsidiaire d'étudier le phénomène étant donné l'ampleur et la gravité du blanchissement des coraux causé par des températures anormalement élevées dans l'océan Indien depuis janvier 1998, ce qui laissait penser à une conséquence possible du réchauffement mondial. Fondée sur l'approche de précaution, l'étude devait examiner l'énorme perte éventuelle de la diversité biologique et l'impact socioéoconomique du blanchissement des coraux en vue de fournir les informations pertinentes à la prochaine session de la Conférence des Parties.

228. En ce qui concerne l'élaboration de principes pour la prévention des effets des espèces exotiques, il convient de rappeler la décision VI/1C adoptée à la quatrième session de la Conférence des Parties qui traite de la question des espèces exotiques de manière générale et dans laquelle la Conférence des Parties avait estimé que les espèces exotiques sont une question d'intérêt général touchant bon nombre des aspects de la Convention, notamment la diversité biologique des eaux intérieures, des zones marines et côtières, des forêts et de l'agriculture. La Conférence des Parties, à sa quatrième session, a donc demandé que le programme mondial sur les espèces envahissantes soit conforme à toutes les dispositions pertinentes de la Convention sur la diversité biologique et tienne pleinement compte des décisions de la Conférence des Parties concernant l'utilisation de la diversité biologique des mers et des zones côtières dans l'élaboration d'une stratégie mondiale relative aux espèces exotiques.

229. En ce qui concerne la mise au point de méthodes et de pratiques pour une utilisation durable des ressources biologiques, y compris dans le domaine du tourisme, l'Organe subsidiaire a convenu de participer au programme de travail international sur le développement touristique durable dans le cadre de la Convention sur la diversité biologique, notamment l'élaboration de principes directeurs internationaux pour des activités touristiques écologiquement viables dans les écosystèmes marins et côtiers et les habitats ayant une grande importance pour la diversité biologique et les zones protégées (recommandation V/7 b) et annexe, par. 2, 21 et 22)[90].

230. En ce qui concerne les activités de suivi de la décision IV/5 concernant la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique des mers et des zones côtières, y compris l'application du mandat de Jakarta sur la diversité biologique des zones côtières et marines, le secrétariat de la Convention a indiqué que la Convention sur la diversité biologique continuait d'être le cadre d'action le plus global aux niveaux national, régional et mondial pour la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique des mers et des zones côtières. Le programme de travail a été mené à terme grâce à la mise en place de partenariats et de synergies avec la quasi-totalité des organismes et programmes des Nations Unies s'occupant des questions liées aux océans ainsi qu'avec d'autres organismes compétents. Les progrès accomplis dans l'exécution du programme de travail sont également dus aux mesures appliquées avec succès par les parties à la Convention ainsi que par d'autres États.

231. Le secrétariat de la Convention a également indiqué que l'exécution du programme de travail avait atteint un stade où des résultats concrets commençaient à être produits. Une fois la phase initiale de trois ans (1998-2000) menée à terme, les parties, d'autres États et des organisations et organismes compétents pourraient disposer de plusieurs outils pour appliquer le mandat de Jakarta. Dans ce contexte, le secrétariat a présenté les principaux résultats escomptés du programme de travail découlant du mandat de Jakarta comme suit : a) principes directeurs et critères; b) étude; c) documents de synthèse, et d) bases de données.

232. Le secrétariat a indiqué que ces outils étaient mis au point grâce à la collaboration avec les organisations et organismes compétents, y compris l'élaboration de mémorandums de coopération et la mise en place d'équipes spéciales interinstitutions officieuses. En outre, les travaux de l'Organe subsidiaire et les décisions de la Conférence des Parties sur les espèces exotiques compléteraient les dispositions du mandat de Jakarta et les activités entreprises actuellement au titre des éléments connexes du programme de travail découlant du mandat de Jakarta.

233. Outre les informations communiquées par le secrétariat de la Convention, l'Initiative internationale sur les récifs coralliens, en collaboration avec la COI, l'UNESCO, le PNUE et le Réseau mondial de surveillance des récifs coralliens, a présenté un rapport détaillé sur les activités liées aux récifs coralliens entreprises par ces organisations.

234. L'Initiative internationale sur les récifs coralliens a indiqué que son objectif était de jouer un rôle catalyseur dans les efforts visant à inverser la dégradation des récifs coralliens à l'échelle mondiale. À cette fin, l'Initiative a organisé en novembre 1998 le Colloque international sur la gestion des écosystèmes marins tropicaux. Les participants, en provenance du monde entier, ont examiné les questions liées à la gestion des récifs coralliens, notamment les pratiques destructives en matière de pêche, la pêche excessive, la pollution, le tourisme, la participation communautaire et les informations nécessaires à la gestion. Les résultats d'un groupe de travail du Colloque ont servi à l'élaboration d'un document directif pour les activités qui seront entreprises dans le cadre de l'Initiative au cours des quatre prochaines années jusqu'à la tenue du prochain colloque. Les participants ont réaffirmé l'appel à l'action lancé dans le cadre de l'Initiative ainsi que le cadre d'action et ont lancé un nouvel appel sur la base des résultats des groupes de travail. Le programme sur les mers régionales du PNUE a fait des examens régionaux des activités relatives aux récifs coralliens qui seront présentés au Colloque et a appuyé la participation des pays en développement au Colloque.

235. L'Initiative a également fait état de la mise en place d'une base de données mondiales sur les projets relatifs aux récifs coralliens. La base de données, qu'abrite le secrétariat de l'Initiative, aura pour but de fournir des informations sur les projets relatifs aux récifs coralliens entrepris dans le monde entier et de contribuer à la coordination entre donateurs, organisations non gouvernementales et agents d'exécution. En outre, la base de données «Reef-Base: a Global Database on Coral Reef and their Resources», qui contient des informations sur plus de 7 000 récifs et qu'abrite l'International Center for Living Aquatic Resources Management (ICLARM) à Manille, était la base de données officielle du Réseau mondial de surveillance des récifs coralliens. Le réseau, qui relève de l'Initiative internationale sur les récifs coralliens, fait partie intégrante de la phase opérationnelle du Système d'observation initial relevant du système mondial d'observation des océans et a fourni des données valables pour la gestion, la conservation et l'utilisation durable des récifs coralliens.

236. En ce qui concerne les écosystèmes des zones côtières, l'Initiative a indiqué que le phénomène le plus grave de blanchissement et de destruction des récifs coralliens jamais enregistré a eu des répercussions profondes sur les récifs coralliens dans le monde entier en 1997-1998 et correspondait à l'épisode le plus grave d' El Niño jamais enregistré, suivie d'un épisode tout aussi rigoureux de La Niña comme indiqué dans le *Status of Coral Reefs of the World: 1998 Report*. Le Réseau mondial de surveillance des récifs coralliens a présenté le centre et le nord de l'océan Indien, l'Afrique de l'Est, l'Asie du Sud-Est et de l'Est ainsi que certaines parties des Caraïbes comme étant les régions les plus gravement touchées, certaines enregistrant un taux de décès de 80 % à 95 % de tous les coraux à une profondeur de 30 mètres. Cette mortalité a de graves répercussions pour les économies des communautés côtières et des petits États insulaires en développement tributaires du tourisme et de la pêche dans les récifs coralliens. On a estimé qu'au cours des deux prochaines décennies, les conséquences seraient notamment des pertes économiques allant de 700 millions de dollars à 8,2 milliards de dollars dans le seul océan Indien.

237. À cet égard, l'Initiative a indiqué que plusieurs mesures étaient prises pour mieux comprendre le problème du blanchissement des récifs coralliens et pour y trouver des solutions. Par exemple, le projet sur la dégradation des récifs coralliens dans l'océan Indien, financé par l'Agence suédoise pour le développement international, les Pays-Bas et la Banque mondiale, vise à évaluer les effets qu'a eus en 1998 le phénomène du blanchissement sur les récifs et les populations de l'océan Indien et à rechercher d'autres moyens de subsistance pour les personnes touchées. En outre, le Ministère du développement international du Royaume-Uni a appuyé un projet de la COI visant à mettre en place un mécanisme pilote de surveillance des récifs coralliens par le biais du Réseau mondial de surveillance des récifs coralliens en Inde, au Sri Lanka et aux Maldives.

B. Ressources non biologiques

1. Minéraux

Pétrole et gaz

238. L'extraction en mer représente plus du quart de la production mondiale totale de pétrole et de gaz. L'an dernier, elle a continué à se déplacer vers les zones d'eau profonde. La plupart des grandes découvertes récentes ont été faites en eau profonde, et tout dernièrement au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest et dans le golfe du Mexique. La part des gisements de pétrole et de gaz en eau profonde (plus de 300 mètres) dont le total va en augmentant à vive allure. D'après *Offshore* (mai 1999, vol. 59, No 2, p. 40) leur nombre s'établissait en 1998 à 109, contre 747 pour les gisements en eau peu profonde. C'est l'Afrique de l'Ouest qui a vu les activités d'exploration se développer le plus vite durant l'année écoulée, avec plusieurs découvertes très importantes, surtout dans les zones d'eaux profondes au large des côtes d'Angola et du Nigéria.

239. Au début de cette année, la compagnie brésilienne Petrobras a battu son propre record, en produisant pour la première fois à une profondeur de quelque 1 853 m avec la mise en exploitation du gisement de Roncador, dans le bassin du Compos, au large des côtes brésiliennes[91]. En 1998, le record du forage ultraprofond (à 2 352 m) a été établi par un navire connu des milieux professionnels pour ses technologies de pointe depuis les années 70, le *Glomer Explorer*, qui servait à recueillir des échantillons de nodules polymétalliques à l'époque de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Sa version rénovée est considérée comme le premier spécimen d'une nouvelle génération de navires de forage ultraprofond. C'est également en 1998 qu'a été mis en service le premier navire de cette génération, construit par un chantier naval de la République de Corée et qui est l'un des deux commandés par deux compagnies pétrolières américaines pour des forages dans le golfe du Mexique et dans des zones d'eaux profondes d'autres parties du monde. Ce navire à double coque et positionnement dynamique est capable de forer en eau ultraprofonde jusqu'à 3 000 m environ.

240. La montée des coûts d'investissement dans la construction de nouvelles plates-formes, la diversification géographique du forage en mer et les enjeux techniques des nouvelles activités de forage en eau profonde amènent les compagnies pétrolières, et les entreprises qui leur fournissent le matériel d'exploration et d'extraction, à procéder à des regroupements très importants. Les mégafusions d'Exxon-Mobil, BP-Amoco-Arco et Halliburton-Dresser, par exemple, ont ouvert la voie à une industrie nouvelle, plus concentrée. De plus, en 1999, la fusion de Transocean et Sedco Forex a donné naissance à la plus grande compagnie de forage en mer du monde, avec une capitalisation boursière dépassant les six milliards de dollars. En dehors de la fusion, les compagnies ont aussi réagi à l'alourdissement de leurs coûts et aux nouveaux impératifs technologiques par la rationalisation. «La tendance à accroître l'efficience et la productivité s'est désormais propagée à travers toute la chaîne de produits, à tous les métiers d'amont, depuis l'extraction jusqu'au tout dernier, l'acquisition de données sismiques»[92].

Hydrates de méthane[93]

241. Les hydrates de méthane, substances solides ressemblant à la glace qui sont composées d'eau et de gaz naturel (méthane), se trouvent dans des zones océaniques où, à la faveur de certaines conditions de température et de pression, l'eau et le méthane se mélangent pour donner un solide (voir aussi A/51/645, par. 276 et A/52/481, par. 252 et 253). Les basses températures et les basses pressions des régions de serzélisol de l'Arctique et les fortes pressions et températures modérées des bassins océaniques profonds où se sont formées d'épaisses couches de sédiments créent les conditions voulues.

242. La présence d'hydrates dans les océans est connue depuis la fin des années 60, mais à ce jour il n'y a pas de méthode économique et sûre bien établie de récupération commerciale du gaz des hydrates. «Plusieurs pays, dont le Japon, l'Inde et, tout dernièrement, les États-Unis, ont lancé d'ambitieux projets nationaux pour approfondir l'étude du potentiel de ressources que représentent les hydrates de gaz. Ces projets permettront peut-être de répondre aux questions essentielles que l'on se pose sur les propriétés des réservoirs d'hydrates de gaz, la conception des systèmes de production et, surtout, l'économie de la production des hydrates de gaz»[94].

243. En 1998, le Japon a procédé au premier forage de gisements d'hydrates connus dans le delta du McKenzie au Canada, en collaboration avec les services géologiques de ce pays et des États-Unis et avec certains instituts de recherche et universités. Il prévoyait de forer en 1999 des puits d'essai sur deux sites au large de l'île de Hokkaido.

244. En ce qui concerne les technologies de production possibles, on envisage, dans certains gisements où l'on sait qu'il y a partout du gaz sous une couche d'hydrate, des méthodes consistant à siphonner le gaz à l'aide d'un chalumeau introduit au-dessous de la couche. La formule présente cet avantage supplémentaire que l'élimination du gaz sous-jacent réduit la pression sur la couche glacée, provoquant ainsi une transformation de la glace solide en gaz près de la base de la couche et reconstituant par conséquent le réservoir de gaz au-dessous d'elle. Pour les cas où l'on ne sait pas s'il y a du gaz sous la calotte d'hydrate, les ingénieurs recherchent un moyen peu coûteux de pomper directement de l'eau chaude ou des produits chimiques du type antigel dans la couche d'hydrate pour la liquéfier[95]. En tout état de cause, il faudra recueillir encore d'autres données océanographiques et géologiques avant de pouvoir concevoir une technique de production.

245. Vu les lacunes des données et les problèmes de possibilité de récupération, les estimations des ressources que recèlent les hydrates de méthane atteignent des chiffres astronomiques. D'après une estimation prudente récente du Service géologique américain, les gisements mondiaux d'hydrates de méthane représentent le double des quantités d'énergie des hydrocarbures que contiennent tous les combustibles fossiles connus de la planète. En 1998, *The Oil and Gas Journal* donnait une fourchette d'estimations allant de 100 000 billions à 270 millions de pieds cubes

(pc). Pour donner une idée de l'énormité de ces gisements, la moyenne des estimations du méthane contenu dans les hydrates des territoires relevant de la juridiction des États-Unis (320 000 pc) satisferait à la totalité de leurs besoins d'énergie, au niveau actuel de consommation, pendant 64 000 ans.

Minéraux non combustibles

246. On peut classer les grands types de minéraux marins non combustibles selon leur occurrence : a) dans les eaux peu profondes (moins de 300 mètres) de la zone côtière de la mer territoriale ou de la zone économique exclusive relevant de la juridiction nationale; ou b) dans les bassins océaniques profonds de zones situées dans les limites et au-delà de la juridiction nationale.

Minéraux littoraux

247. Les gisements littoraux de la mer territoriale ou de la zone économique exclusive des États côtiers contiennent avant tout des matériaux industriels, des sables minéraux et des métaux précieux. Les minéraux industriels sont des matériaux de base récupérés pour être directement utilisés comme produits industriels et non pour le métal qu'ils contiennent. Partout dans le monde, le principal matériau industriel a toujours été et demeure le sable et le gravier utilisés dans la construction, la protection des côtes et la recharge des plages. Le type le plus courant et le plus utile de sable et gravier se compose de grains de quartz provenant de l'érosion des roches continentales voisines (le sable de quartz pur sert à la fabrication du verre); on en trouve aussi qui se composent de chaux (carbonate de calcium) provenant des coquilles ou de la précipitation d'eau de mer. Sable et gravier sont extraits dans de nombreuses zones côtières.

248. Les sables minéraux contiennent parfois en faibles proportions, de l'or, du platine, des pierres précieuses ou des minéraux contenant de l'étain ou du titanium, qui proviennent de l'effondrement des roches continentales sous l'action des intempéries. L'élément précieux est séparé du sable minéral, et le reste du matériau retourne sur le site d'extraction comme déchet. L'extraction des sables minéraux contenant de l'étain demeure une activité viable au large des côtes d'Asie du Sud-Est (Thaïlande et Indonésie). Le cas à noter tout particulièrement est l'extraction du diamant, devenue une industrie en plein essor au large des côtes de Namibie et d'Afrique du Sud jusqu'à 300 mètres de fond, dont la production annuelle avoisine le milliard de dollars.

Minéraux des grands fonds

249. Les gisements de minéraux des grands fonds marins comprennent les nodules polymétalliques (manganèse, cuivre, nickel et cobalt en différentes quantités, à des profondeurs de 4 000 à 5 000 mètres), les croûtes riches en cobalt (manganèse, cobalt, nickel et platine en différentes quantités, à des profondeurs de 500 à 2 000 mètres) et les sulfures polymétalliques (cuivre, fer, zinc, argent et or en différentes quantités, à des profondeurs de 2 000 à 4 000 mètres). Aucun de ces minéraux du fond des océans n'est encore extrait pour la production commerciale. Les nodules polymétalliques sont généralement le produit de la précipitation d'eau de mer, à des rythmes extrêmement lents sur des millions d'années, et ils se forment dans les zones abyssales des bassins océaniques du monde. Les concentrations de métaux les plus intéressantes sur le plan économique (nickel et cuivre) se trouvent dans la zone de Clarion-Clipperton du Pacifique équatorial oriental, entre Hawaï et le Mexique, où l'Autorité internationale des fonds marins a approuvé les plans de prospection d'investisseurs pionniers. Comme les nodules polymétalliques, les croûtes riches en cobalt sont des précipités provenant de l'eau de mer. On les trouve sous forme d'encroûtements, d'une épaisseur atteignant jusqu'à 40 centimètres, attachés aux élévations rocheuses des fonds marins telles que monts sous-marins, bordures d'îles et plateaux océaniques, où elles risquent d'être difficiles à exploiter.

250. À la suite d'une étude de préfaisabilité d'un programme d'extraction de nodules polymétalliques des fonds marins au large des Îles Cook, une délégation norvégienne devait se rendre sur place en 1999 pour examiner de nouveaux projets. Cette délégation représente un groupe minier norvégien opérant dans les grands fonds marins qui participe à des projets en mer. La valeur du programme est estimée à 600 millions de dollars[96].

Sulfures polymétalliques

251. Les sulfures polymétalliques, également connus sous le nom de sulfures massifs du fond des mers, se déposent à partir des cheminées hydrothermales du fond (sources chaudes) sur les chaînes montagneuses volcaniques submergées. Les sources chaudes qui y sont associées produisent une énergie chimique qui est utilisée par les bactéries tolérantes à la chaleur pour fabriquer leur nourriture. Les bactéries sont à la base d'une chaîne alimentaire de formes de vie découvertes récemment. Elles sont étudiées elles-mêmes comme sources possibles de nouveaux composés tolérants à la chaleur pour les procédés industriels à haute température et de composés bioactifs pour la fabrication de produits pharmaceutiques. Il reste encore à mettre au point la technologie de l'extraction des sulfures polymétal-

liques et à déterminer l'impact que celle-ci pourrait avoir sur les écosystèmes des sources chaudes en activité.

252. Comme l'indiquait le rapport de l'an dernier (A/53/456, par. 302), les premiers permis d'exploration de sulfures polymétalliques ont été délivrés par la Papouasie-Nouvelle-Guinée en 1997. Le titulaire, Nautilus Minerals Corporation Ltd, société sous contrôle australien constituée en Papouasie-Nouvelle-Guinée, a annoncé la signature d'un partenariat de recherche avec l'Organisation de la recherche scientifique et industrielle du Commonwealth (CSIRO), établissement public australien de recherche scientifique, qui prévoit leur coopération pour la mise au point de techniques d'exploration des zones couvertes par le permis. «Il apparaît qu'il s'agit des plus riches gisements jamais découverts en mer, dont la valeur potentielle est estimée à des milliards de dollars. Les échantillons prélevés dans le gisement de MacManus contiendraient en moyenne 26 % de zinc, 15 % de cuivre et, ce qui est un record, 25 grammes d'or et 200 grammes d'argent par tonne»[97].

253. L'exploration et l'exploitation des sulfures polymétalliques des zones maritimes relevant de la juridiction d'un État côtier sont menées dans le cadre de la réglementation de cet État. Les permis d'exploration accordés par la Papouasie-Nouvelle-Guinée l'ont été en vertu de la loi minière de 1992. Par la suite, le Gouvernement papouan-néo-guinéen a élaboré un projet de Livre vert sur sa politique d'exploration minière en mer qui pourra servir de base à un code minier. Le texte en a été revu à un atelier international tenu du 22 au 26 février 1999, à Madang (Papouasie-Nouvelle-Guinée), sous les auspices de la Commission du Pacifique Sud pour les sciences de la terre appliquées (SOPAC), de l'Agence japonaise des mines, du Secrétariat du Forum du Pacifique Sud et de la Direction nationale des mines. Cet atelier a abouti à l'établissement d'un livre vert augmenté et révisé[98].

254. L'exploration et l'exploitation des sulfures polymétalliques se trouvant dans les fonds marins de la zone internationale située au-delà des limites de toute juridiction nationale (la «Zone») sont menées dans le cadre des dispositions réglementaires arrêtées par l'Autorité internationale des fonds marins. À sa session d'août 1998, comme l'indiquait le rapport de l'an dernier, la Fédération de Russie a officiellement demandé à l'Autorité d'adopter des règles pour l'exploration des sulfures polymétalliques (ainsi que des encroûtements riches en cobalt). Aux termes de l'article 162, paragraphe 2 o) ii), de la Convention sur le droit de la mer, les règles, règlements et procédures relatifs à cette activité sont adoptés dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle l'Autorité a été saisie d'une demande à cet effet. L'Autorité prévoit donc d'organiser en 2000 un atelier sur ce que l'on sait actuellement des ressources minérales autres que les nodules polymétalliques découvertes dans la Zone, en mettant tout particulièrement l'accent sur les sulfures polymétalliques et les croûtes riches en cobalt (ISBA/5/A/1, par. 54).

255. Si, d'un côté, les efforts de prospection et d'exploration des minéraux du fond des océans et les activités de recherche-développement dont ils font l'objet vont en s'intensifiant, de l'autre, cependant, leur extraction suscite des inquiétudes quant à son impact sur l'environnement, qui se traduisent aussi par divers efforts aux niveaux national, régional et international. À l'atelier déjà mentionné qui s'est tenu en Papouasie-Nouvelle-Guinée, par exemple, on s'est surtout intéressé aux sulfures polymétalliques découverts près des cheminées hydrothermales, et les questions d'environnement se sont vu accorder la même importance que l'évaluation des ressources, la technologie de la recherche-développement, le régime fiscal et le cadre législatif national. Au niveau régional, la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) a annoncé un document sur les aspects environnementaux de l'extraction en mer, qui est en cours d'établissement et publié prochainement. Au niveau international, les problèmes d'environnement occupent une place importante dans ce qu'il est convenu d'appeler le code minier des nodules polymétalliques de la zone internationale du fond des mers (Règlement relatif à la prospection et à l'exploration des nodules polymétalliques dans la Zone, ISBA/5/C/4 et Add.1). La mise au point de directives pour l'évaluation des effets possibles sur l'environnement de l'exploration des nodules polymétalliques dans la Zone était par ailleurs le thème d'un atelier organisé en juin 1998 par l'Autorité internationale des fonds marins, en collaboration avec le Gouvernement chinois (voir aussi le paragraphe 36). Bien qu'il porte sur la Zone, le code minier élaboré par l'Autorité aura probablement aussi une influence sur les cadres réglementaires nationaux et régionaux.

256. Il n'existe pas encore d'industrie extractive opérant dans les grands fonds marins dont les activités couvrent les nodules polymétalliques, les sulfures polymétalliques, les croûtes cobaltifères ou les hydrates de méthane. Ce serait sans doute le moment, avant que ne commence l'exploitation commerciale, d'appliquer le principe de précaution, en envisageant l'impact potentiel sur l'environnement de cette future industrie. D'un autre côté, il faut aussi faire preuve de mesure afin que des prescriptions trop lourdes, en matière d'environnement ou autre, n'aillent pas jusqu'à l'empêcher de voir le jour. Il importe,

dans ce contexte, de réussir à préserver l'équilibre réalisé dans la Convention sur le droit de la mer entre les exigences du développement et le souci de l'environnement.

Programmes de l'ONU relatifs aux ressources marines non biologiques

257. Dans un rapport datant d'une dizaine d'années, le Secrétaire général notait à propos des ressources marines non biologiques qu'il était nécessaire de «mieux connaître le potentiel que recèlent les zones économiques exclusives et plateaux continentaux», disposer d'«informations pour la gestion des ressources» et la protection de l'environnement et «évaluer les ressources de la zone économique exclusive» (A/45/712, par. 37 et 38). Aujourd'hui, l'information disponible sur les ressources demeure très insuffisante, et les politiques d'utilisation des ressources propres à assurer un développement durable bien trop peu nombreuses. C'est ce qui a amené la Commission du développement durable, dans sa décision 7/1, à lancer un appel pressant,

> «à la demande des États concernés, en faveur de l'appui aux mesures nationales d'élargissement de l'accès aux informations sur les ressources et à l'élaboration des politiques pertinentes pour faciliter l'exploration et l'exploitation, avec l'accord des États concernés et d'une manière compatible avec la viabilité des ressources marines vivantes et non vivantes qui se trouvent à l'intérieur de leurs zones économiques exclusives, ou aux limites extérieures de leur plateau continental, s'il y a lieu» (par. 25).

2. Installations et ouvrages au large

258. Les installations et ouvrages au large sont d'ordinaire liés aux activités de l'industrie pétrolière et gazière, mais pas exclusivement. Ils sont aussi utilisés pour l'exploitation d'autres ressources minérales, la pisciculture, le tourisme et les loisirs, ou encore, comme installations auxiliaires, pour les activités aérospatiales, [lancement de fusées ou de satellites (voir par. 558; voir aussi A/53/456, par. 459)]. De plus, ces installations et ouvrages sont nécessaires à la production d'électricité à partir de la houille bleue, de l'énergie marémotrice, de celle des vagues, des courants, des gradients thermiques et des gradients de salinité. Ils sont aussi envisagés comme aérodromes flottants à usage tant militaire que commercial et comme bases logistiques en mer (voir par. 556 et 557).

259. Abstraction faite des considérations de sécurité, l'étude des problèmes d'environnement posés par les installations et ouvrages au large s'est concentrée récemment sur trois points : a) la pollution créée par les activités pétrolières et gazières en mer; b) la mise au point de directives régissant l'élimination de ces installations et c) le régime juridique à appliquer aux unités mobiles au large.

260. Le régime juridique de la construction, du fonctionnement et de l'utilisation d'installations et ouvrages au large, dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental et de la prévention de la pollution qu'ils risquent d'entraîner, ainsi que celui de leur enlèvement et de leur élimination sont prévus par la Convention sur le droit de la mer aux articles 60, 80, 208, 210, 214 et 216. Ces articles se trouvent complétés par les Directives et normes relatives à l'enlèvement d'installations et d'ouvrages au large sur le plateau continental et dans la zone économique exclusive et par la Recommandation sur les zones de sécurité et la sécurité de la navigation autour des installations et des ouvrages au large adoptée par l'OMI en 1989 (résolutions de l'Assemblée de l'OMI A.672 (16) et A.671 (16), respectivement), ainsi que par les dispositions de la Convention de Londres de 1972 et du Protocole y relatif de 1996.

Questions de sécurité

348. L'OMM a fait part de la publication par ses soins à la fin de 1998 au nom du Groupe de la météorologie en mer, d'un manuel des services de prévision météorologique en mer (WMO/TD-No 850). Ce manuel fournit un ensemble de procédures et de règles destinées à servir de guide pour préparer et diffuser des services de prévision météorologique destinés à assurer le bon fonctionnement en toute sécurité des installations et ouvrages au large.

349. L'Organisation régionale pour la protection du milieu marin (ROPME) a annoncé (par l'intermédiaire du PNUE) que, dans la région visée par la Convention régionale de Koweït sur la coopération pour la protection du milieu marin contre la pollution, des mesures de sécurité seraient prises pour la conception, la construction, l'installation, l'équipement, le marquage, le fonctionnement et la maintenance des plates-formes ou autres ouvrages en mer, conformément aux dispositions du Protocole de 1989 à la Convention de Koweït relatif à la pollution marine résultant de la prospection et de l'exploitation du plateau continental. Un guide régional de la sécurité des déversements de pétrole en mer, qui était sous presse, serait mis en distribution en octobre 1999.

Pollution résultant des activités en mer

350. L'article 208 de la Convention fait obligation aux États côtiers d'adopter des lois et règlements et de prendre

les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin qui résulte directement ou indirectement d'activités relatives aux fonds marins et relevant de leur juridiction ou qui provient d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages relevant de leur juridiction en vertu des articles 60 et 80, ces lois, règlements et mesures ne devant pas être moins efficaces que les règles et normes internationales ou les pratiques et procédures recommandées de caractère international. Les États sont tenus de s'efforcer d'harmoniser leurs politiques à cet égard au niveau régional approprié.

351. Le rejet de substances nocives résultant «directement» de l'exploration, de l'exploitation et des opérations connexes au large de traitement des ressources minérales des fonds marins n'est pas couvert par la Convention MARPOL, pas plus que par aucun autre instrument international. Il existe en revanche des accords régionaux, les Conventions d'Helsinki et de Barcelone et le Protocole de Koweït. Dans son rapport à la Commission du développement durable à sa septième session, l'OMI rangeait la prévention de la pollution marine résultant des activités en mer de l'industrie pétrolière et gazière parmi les questions qui devaient retenir l'attention de la Commission. Elle rappelait les arguments avancés dans le passé tant contre que pour une réglementation mondiale. Contre cette réglementation, on avait fait valoir qu'à la différence des navires, les installations au large étaient généralement fixes et n'entraînaient donc qu'un risque de pollution localisée, auquel les réglementations nationales et les accords régionaux pourraient parer. Selon les partisans d'une réglementation ou de directives mondiales, il y avait encore bien des régions du monde (dont beaucoup productrices de pétrole) qui n'avaient pas les moyens d'élaborer des normes régionales ou nationales, et une réglementation ou des directives mondiales, sous une forme ou une autre, seraient utiles aux pays de ces régions. Dans cette perspective, le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI a recommandé une évaluation de l'état d'avancement des règles nationales, régionales et mondiales (voir MEPC 42/22, annexe X).

352. À sa septième session, la Commission du développement durable, saluant les conclusions de la réunion internationale d'experts sur les pratiques touchant l'environnement suivies dans les activités d'exploration pétrolière ou gazière en mer, organisée conjointement en 1997 par le Brésil et les Pays-Bas à Noordwijk (Pays-Bas), a recommandé, au paragraphe 36 de sa décision 7/1, que : a) l'action liée aux aspects environnementaux des activités d'exploration pétrolière ou gazière en mer continue à être menée aux niveaux national, sous-régional et régional; b) cette action s'appuie sur un échange d'informations sur l'établissement et l'application de systèmes appropriés de gestion de l'environnement permettant de réaliser les objectifs nationaux, sous-régionaux et régionaux; c) soient lancées de nouvelles initiatives auxquelles seraient associés pouvoirs publics, organisations internationales, exploitants et principaux groupes, pour promouvoir cet échange d'informations, sensibiliser le public et alerter les populations à temps au cas où des activités et des projets liés à l'exploration pétrolière et gazière représenteraient une menace potentielle pour le milieu marin.

353. En réponse à la demande de la Division qui avait prié les organisations intergouvernementales d'indiquer dans leurs contributions respectives au rapport les questions appelant de nouvelles décisions et les recommandations qu'elles auraient à faire à ce propos, la Commission OSPAR a donné les précisions suivantes :

> «Tout en considérant que c'est au niveau des gouvernements nationaux et des organisations des mers régionales que l'on peut le mieux réglementer les activités en mer des industries pétrolière et gazière, OSPAR estime aussi qu'il serait utile de promouvoir des réunions rassemblant les gouvernements, les organisations maritimes régionales, les industries pétrolière et gazière et les organisations non gouvernementales intéressées, pour examiner comment définir des objectifs concrets de protection du milieu marin aux niveaux national et régional ainsi que les systèmes de gestion nécessaires pour les atteindre.»

Initiatives régionales

354. La Commission OSPAR a indiqué qu'à sa réunion de juin 1999 elle avait adopté une nouvelle stratégie, la Stratégie OSPAR visant les objectifs environnementaux et les mécanismes de gestion pour les activités offshore, qui a pour objectif de prévenir et de supprimer la pollution résultant des activités en mer et de prendre les mesures nécessaires pour protéger les écosystèmes marins contre les effets préjudiciables de ces activités. (Le texte de la Stratégie est disponible sur le site Web d'OSPAR, à l'adresse suivante : www.ospar.org). En ce qui concerne l'Organisation régionale pour la protection du milieu marin, une étude des activités en mer qui constituent des sources de pollution, l'élaboration d'un plan d'utilisation des produits chimiques, un manuel d'application du Protocole de Koweït de 1989 et la mise au point de directives pour la gestion intégrée de la production d'eau des installations au large sont parmi les activités les plus importantes inscrites à son programme. Quant au PNUE,

il a annoncé que l'élaboration d'un protocole relatif à l'exploration et l'exploitation du plateau continental ainsi que des fonds marins et de leur sous-sol était proposée à la deuxième Conférence des Parties à la Convention de Nairobi, en septembre 1999[99].

Enlèvement et élimination

355. À la vingtième Réunion consultative des Parties contractantes à la Convention de Londres (tenue en mai 1999), on a appelé l'attention sur la décision OSPAR 1998/3 concernant l'élimination des installations en mer désaffectées (voir A/53/456, par. 257). Il serait tenu compte de cette décision, ainsi que de celles des autres groupements régionaux et des autres renseignements fournis par eux, dans l'élaboration de directives spécifiques pour l'application des dispositions des «Directives relatives à l'évaluation des déchets ou autres matières dont l'immersion peut être envisagée (directives générales)», adoptées par la Réunion consultative en 1997, aux plates-formes ou autres ouvrages en mer (voir LC 20/14, par. 6.9).

356. Le groupe scientifique ayant achevé ses travaux sur l'élaboration de ces directives spécifiques (LC/SG 22/13, annexe 5), son projet devrait être soumis en 2000 à la vingt-deuxième Réunion consultative, avec les séries de projets de directives applicables aux autres déchets.

Initiatives régionales

357. Aux termes de l'article 210 de la Convention sur le droit de la mer, les États doivent adopter des lois et règlements ainsi que des mesures qui ne soient pas «moins efficaces» que les règles et normes mondiales pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution par immersion. Les organisations régionales qui ont adopté, pour régir l'élimination des installations au large, des prescriptions plus rigoureuses que celles de la Convention de Londres de 1972 et de son Protocole de 1996 sont la Commission OSPAR et la Commission pour la protection du milieu marin de la Baltique, ou Commission d'Helsinki (HELCOM) (voir A/53/456, par. 256 et 257). La première a rappelé sa décision OSPAR 98/3 et indiqué que c'était en s'appuyant sur cette décision qu'elle avait adopté en 1999 la Stratégie visant les objectifs environnementaux et les mécanismes de gestion pour les activités offshore (voir le paragraphe 354). L'Organisation régionale pour la protection du milieu marin (ROPME) a pour sa part annoncé qu'elle comptait élaborer des directives et des normes pour l'enlèvement des installations et ouvrages au large, en coopération avec l'OMI. En 1998, les partenaires de la Coopération économique Asie-Pacifique (APEC) ont décidé d'examiner cas par cas la question de l'élimination des installations au large désaffectées et de n'exclure a priori aucune option (renseignements fournis par la délégation des États-Unis à la vingtième Réunion consultative, voir LC 20/14, par. 12.11).

Unités mobiles au large

358. Il n'est pas facile de discerner quel est le régime juridique applicable aux unités mobiles au large utilisées pour les activités en mer. Le Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large (le Recueil MODU de 1989 de l'OMI), la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) (voir A/53/456, par. 250) et le Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport de marchandises et de passagers par les navires de ravitaillement en mer de 1997 (le Recueil 1997) (voir A/52/487, par. 279) paraissent indiquer que pour déterminer si les règles et normes internationales applicables aux navires le sont aussi à des unités mobiles au large telles que les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement, les unités flottantes de stockage et de déchargement et les unités mobiles de forage au large, il faut tenir compte d'un certain nombre de facteurs, à savoir, de quel type d'unité il s'agit, c'est-à-dire si l'unité est autopropulsée, 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.

359. À la soixante-dix-huitième session du Comité juridique de l'OMI, en octobre 1998, le Comité maritime international (CMI) appelait l'attention dans le document qu'il a présenté (LEG 78/10) sur le fait que le développement des activités en mer durant les 30 dernières années avait entraîné la création d'engins qui ne répondaient pas vraiment à la définition généralement acceptée du navire et que l'application de certaines conventions de droit maritime à ces engins s'était révélée difficile. Le Comité étudiait dans quelle mesure il était nécessaire et possible d'adopter une nouvelle convention pour traiter de problèmes comme l'obligation de réparation par voie d'indemnisation pour la pollution par le pétrole, et ses limites, ainsi que la possibilité d'étendre le champ d'application d'une telle convention de manière à ce qu'elle vise, selon le cas, non seulement les unités mobiles au large mais encore les structures fixes. Le Comité a été prié d'indiquer si les travaux du CMI consacrés à l'élaboration d'un nouveau projet de convention bénéficiaient d'un quelconque appui[100].

360. De son côté, l'Association internationale des entrepreneurs de forage a signalé qu'au lieu d'élaborer une convention sur les engins mobiles au large qui n'avait guère de chances d'être acceptée, le mieux serait que les parties à tout accord international existant qui présenterait des lacunes, des ambiguïtés ou des risques de confusion y remédient et règlent la question de son applicabilité aux unités mobiles au large dans le contexte de l'accord considéré. Elle a noté que, bien souvent, ce qui était perçu comme des lacunes avait trait à la mise en oeuvre (ou à son absence) au niveau national plutôt qu'aux instruments eux-mêmes (voir LEG 79/10). À sa soixante-dix-neuvième session, le Comité juridique, ayant pris note des vues de l'Association, et avec l'appui de quelques délégations opposées à l'élaboration d'une convention sur les engins mobiles au large, a décidé, tout bien pesé, de maintenir ce point inscrit à son programme de travail, mais d'étudier la question ultérieurement (LEG 79/11), par. 152).

C. Protection et préservation du milieu marin

361. Le 15 septembre 1999, le PNUE a rendu public un document intitulé «Global Environment Outlook 2000» (GEO-2000), évaluation la plus autorisée des problèmes d'environnement mondiaux et régionaux devant lesquels l'humanité se trouve à l'aube du nouveau millénaire. Établi à partir des contributions d'organismes des Nations Unies, de 850 personnes et de 30 instituts de l'environnement, GEO-2000 offre une vue d'ensemble de l'environnement, à l'échelle mondiale et par région, passe en revue, en soulignant les progrès accomplis, le large éventail des instruments d'action et des interventions mis en oeuvre pour faire face aux problèmes d'environnement et formule des recommandations en vue d'une action intégrée immédiate.

362. En ce qui concerne le milieu marin, les conclusions de GEO-2000 sont que le milieu marin côtier pâtit manifestement de la modification et la destruction des habitats, de la surexploitation des fonds de pêche et de la pollution. Dans bien des cas, on peut retrouver l'origine de leurs effets dans des activités humaines terrestres implantées loin de la mer. Par contre, pour l'essentiel, les grands fonds ne sont pas pollués, encore que l'on commence à observer des signes de dégradation de l'environnement dans certaines zones et que les populations de nombreuses espèces marines aient diminué.

363. Au sujet des zones côtières, qui recouvrent les zones humides, estuaires, mangroves et récifs coralliens, GEO-2000 conclut que leur milieu naturel se trouve dégradé par le développement agricole et l'urbanisation, les installations industrielles, la construction de ponts et de routes, le dragage et le comblement, le tourisme et l'aquaculture. Les populations nombreuses des zones littorales, et même les habitants de régions de l'intérieur qui en sont très éloignées, génèrent de grandes quantités de déchets et autres matières polluantes qui pénètrent dans les mers directement ou à travers les bassins hydrographiques côtiers, les cours d'eau et les précipitations provenant d'une atmosphère polluée. Si beaucoup de pays industrialisés parviennent progressivement à la maîtrise, la pollution côtière continue en revanche à augmenter rapidement dans les régions en développement par suite de l'expansion démographique, de l'urbanisation et du développement industriel.

364. D'après cette étude, de nombreuses eaux littorales charrient beaucoup trop de sédiments et sont contaminées par les microbes et les substances nutritives organiques. L'azote, qui résulte des rejets d'eaux usées, du ruissellement des terres agricoles et des écoulements urbains ainsi que des précipitations atmosphériques, pose un problème particulier. La destruction des zones humides et des mangroves, qui font fonction de filtre naturel pour les sédiments, les quantités excessives d'azote et les déchets, a aussi accéléré la formation d'éléments nutritifs. À ces sources de pollution s'ajoutent les fuites et les déversements accidentels de pétrole des navires, les rejets d'eau de cale, le forage de pétrole et l'extraction de minéraux. Quelques polluants rémanents atteignent même les grands fonds océaniques.

365. GEO-2000 signale aussi l'apparition de signes inquiétants d'une accélération de la destruction des récifs coralliens du monde par la pollution. Plus de la moitié d'entre eux sont potentiellement menacés par les activités humaines, le risque atteignant jusqu'à 80 % dans les zones les plus peuplées.

366. Citant quelques études scientifiques pertinentes, GEO-2000 souligne que l'on comprend de mieux en mieux l'impact possible du changement climatique sur le milieu marin, du fait, par exemple, que l'eau des mers chaudes s'évaporant davantage, elle accroît l'humidité de l'atmosphère et renforce ainsi l'effet de serre. Jusqu'à une époque récente, on s'est surtout intéressé à l'impact sur les petits États insulaires et les pays de faible altitude d'une élévation du niveau de la mer et d'une augmentation de la fréquence ou de l'intensité des tempêtes due aux changements climatiques. Il pourrait cependant y avoir d'autres effets : si le réchauffement se poursuit, il n'est pas exclu, par exemple, que l'eau douce provenant des glaces fondues

de l'Arctique forme une calotte sur les mers de Norvège et du Groenland, induisant ainsi des modifications de la configuration de la circulation des eaux profondes qui pourraient détourner vers le sud les eaux du Gulf Stream et agir ainsi sur le climat en Europe occidentale.

367. Le réchauffement en surface et l'accentuation de la stratification thermique risquent aussi, d'après GEO-2000, de réduire la productivité phytoplanctonique, sur laquelle repose toute la chaîne alimentaire marine. La formation de dioxyde de carbone dans l'atmosphère peut entraîner une augmentation de l'acidité des eaux de surface qui, jointe à la pénétration des rayons ultraviolets B, peut aussi réduire cette productivité et peut en outre modifier la teneur des eaux de surface en carbonates, ce qui pourrait contrarier la formation de coraux. Le réchauffement des eaux de surface s'est récemment accompagné, par surcroît, d'un blanchissement très général des coraux.

368. Parmi les graves sujets de préoccupation concernant le milieu marin, GEO-2000 cite encore l'effondrement des ressources halieutiques et l'introduction d'espèces étrangères.

369. Sur les interventions destinées à répondre aux problèmes d'environnement, GEO-2000 confirme l'évaluation d'ensemble de GEO-1 (la précédente étude sur le même thème publiée en 1997), à savoir que le système mondial de gestion de l'environnement progresse dans la bonne direction, mais beaucoup trop lentement. Cette étude souligne que les législations et institutions environnementales ont pris un vif essor durant les quelques dernières années dans presque tous les pays et que l'instrument d'action prépondérant est une politique d'injonction et de contrôle faisant directement appel à la réglementation, encore que son efficacité dépende de la main-d'oeuvre disponible, des méthodes d'application et de contrôle, ainsi que du degré de coordination institutionnelle et d'intégration décisionnelle. GEO-2000 relève aussi que si la plupart des régions tâchent à présent de renforcer leurs institutions et leurs réglementations, quelques-unes cependant se tournent vers la déréglementation, un recours accru aux instruments économiques et une réforme des subventions, et s'appuient sur l'action volontaire du secteur privé et une participation plus large de la société civile et des ONG.

370. Au sujet des accords multilatéraux concernant la protection de l'environnement, GEO-2000 met en relief deux problèmes : d'une part, l'efficacité de ces accords dépend beaucoup des dispositifs institutionnels, des mécanismes de financement et de mise en oeuvre et des procédures d'exécution qui ont été mis en place pour eux; d'autre part, il est difficile de mesurer précisément l'efficacité de ces accords et des instruments qui ne sont pas obligatoires en l'absence d'indicateurs acceptés.

371. Les recommandations formulées dans GEO-2000 tournent autour d'un renforcement des mesures préconisées par Action 21 en faveur de l'intégration des questions d'environnement à l'ensemble des préoccupations des décideurs. Les auteurs insistent sur le fait que l'environnement demeure dans une large mesure en dehors des préoccupations quotidiennes générales et qu'il est encore considéré comme une sorte de pièce rajoutée à la trame de la vie. Des institutions comme les ministères des finances, les banques centrales, les directions de la prévision et les organismes commerciaux ignorent souvent les questions de durabilité au profit des options économiques à court terme. En ce sens, GEO-2000 souligne que c'est en intégrant la réflexion sur l'environnement à la généralité des décisions concernant l'agriculture, le commerce, l'investissement, la recherche-développement, les équipements d'infrastructure et les finances que l'on a maintenant le plus de chances d'agir utilement.

1. Réduction et maîtrise de la pollution

a) Pollution d'origine terrestre

372. *Programme d'action mondial*. À sa vingtième session tenue à Nairobi du 1er au 5 février 1999, le Conseil d'administration du PNUE a adopté la décision 20/19 B concernant le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres dans laquelle il a, entre autres, souligné qu'il fallait prendre d'urgence des mesures pour accélérer la mise en oeuvre du Programme d'action mondial. Le Conseil d'administration a recommandé à la Commission du développement durable d'étudier les moyens de promouvoir la mise en oeuvre rapide du Programme d'action mondial en tant que composante de la mise en oeuvre du chapitre 17 d'Action 21, et de faire des recommandations aux organismes, organes et programmes compétents des Nations Unies. Il a également décidé de procéder à la première évaluation intergouvernementale de l'état d'application du Programme d'action mondial en 2001 et invité le PNUE à organiser, d'ici à la fin de 1999, une réunion d'un groupe d'experts à laquelle participeraient les gouvernements et les organisations non gouvernementales, pour faciliter les préparatifs de cette évaluation.

373. Le Bureau de coordination du PNUE pour le Programme d'action mondial, qui a été créé en novembre 1997, est devenu pleinement opérationnel en 1999. Sa principale tâche consiste à faciliter la mise en oeuvre du Programme, en particulier par le biais de l'élaboration de programmes d'action nationaux et régionaux, en aidant à

préparer des évaluations régionales des activités terrestres par le biais de l'élaboration de rapports nationaux et de l'identification des priorités d'action dans un programme d'action régional. Pour soutenir les efforts régionaux de mise en oeuvre du Plan d'action mondial, plusieurs ateliers techniques régionaux d'experts gouvernementaux ont été organisés afin de renforcer les capacités nationales de protection de l'environnement aquatique contre la pollution due aux activités terrestres et d'encourager la coopération régionale et sous-régionale.

374. À ce jour, six programmes d'action régionaux (Pacifique du Sud-Est, zone maritime relevant de l'Organisation régionale pour la protection du milieu marin, mers d'Asie orientale, Afrique de l'Est, Afrique occidentale et centrale, et Haut Atlantique Sud-Ouest) ont été préparés comme suite aux ateliers soutenus par le PNUE dans huit régions où des recommandations d'action avaient été identifiées. En 1999, un soutien sera accordé pour préparer des programmes d'action régionaux pour la région de la mer Rouge et du golfe d'Aden et pour les mers d'Asie du Sud. Dans la plupart des ateliers, les gouvernements ont considéré que les eaux usées était une des principales source de pollution d'origine terrestre ayant des incidences sur la santé de l'homme et des écosystèmes et ils ont demandé au PNUE d'assigner un rang de priorité à ce problème. Pendant la période considérée, un séminaire régional de suivi pour le Pacifique Sud-Est s'est tenu à Viña del Mar (Chili) du 19 au 22 octobre 1998; les eaux usées, les hydrocarbures, les métaux lourds et les polluants organiques persistants ont été considérés comme des sources de pollution à examiner en priorité. À la réunion pour le Haut Atlantique Sud-Ouest organisée à Brasilia du 30 septembre au 2 octobre 1998, les gouvernements ont considéré que les eaux usées ménagères et industrielles, la modification et la dégradation des habitats et les hydrocarbures étaient les principales sources de pollution d'origine terrestre.

375. Outre l'évaluation des activités terrestres actuellement préparée par le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP) pour 1999, le PNUE entreprend aussi un projet financé par le Fonds pour l'environnement mondial (FEM) concernant l'évaluation mondiale intégrée des eaux internationales (GIWA). Ce projet est exécuté en vue d'aider les gouvernements et le Conseil du FEM à fixer des priorités pour l'identification et l'appui des projets dans le cadre de l'ensemble des projets du FEM ayant trait aux eaux internationales.

376. La GIWA est une évaluation systématique et exhaustive des conditions et des problèmes environnementaux qui se posent dans les eaux internationales (transfrontières), qu'il s'agisse des eaux marines ou des eaux douces, des eaux de surface ou des eaux souterraines. La GIWA est un des quatre domaines clefs, avec la diversité biologique, les changements climatiques et la couche d'ozone, pour lesquels le FEM finance des projets et des activités visant à améliorer l'environnement mondial.

377. Le projet a été lancé en juin 1999 et s'étendra sur quatre années. Il sera exécuté principalement par le PNUE et l'Université de Kalmar (Suède), en collaboration avec un certain nombre d'autres organisations internationales comme le GESAMP, le Comité scientifique sur les problèmes de l'environnement, le Comité consultatif sur la protection des mers, le Conseil mondial de l'eau, le Conseil international des unions scientifiques et la National Oceanic and Atomospheric Administration. Un financement initial d'un montant de 14 millions a été fourni par le FEM et des donateurs bilatéraux, et on s'efforce d'obtenir un financement complémentaire du côté d'autres institutions qu'une collaboration pourrait intéresser. L'équipe de base, qui se trouve à Kalmar, devra coordonner les activités d'un certain nombre d'équipes fonctionnelles et superviseront neuf mégarégions et 66 sous-régions à travers le monde.

378. La GIWA se distingue des programmes similaires antérieurs à trois égards : a) chaque sous-région comprendra l'ensemble du bassin versant des eaux douces, ainsi que les écosystèmes côtiers et marins dans lesquels il se déverse; b) au lieu de se concentrer sur une seule question spécifique, comme la diversité biologique, la GIWA examinera dans chaque sous-région un ensemble intégré de questions relevant de cinq grandes catégories, à savoir la pénurie d'eaux douces, la modification des habitats, la pollution, la surpêche et l'évolution du climat mondial; c) au lieu de se contenter d'éliminer les symptômes de la dégradation de l'environnement, la GIWA va identifier, pour tenter d'y remédier, les causes sociétales profondes des problèmes, comme les défaillances du marché, l'inadéquation des politiques et de la gouvernance et les lacunes de l'information.

379. En 1998, le GESAMP a publié deux études régionales concernant les sources et activités terrestres ayant des incidences sur l'environnement marin et côtier et sur les eaux douces associées de la zone de l'Organisation régionale pour la protection du milieu marin (golfe Persique/golfe Arabe) et de la région de l'Afrique de l'Est (Nos 166 et 167 de la série des rapports et études du PNUE concernant les mers régionales). Cinq autres études devraient être publiées en 1999 (zone Caraïbes, Haute Atlantique Sud-Ouest, Afrique occidentale et centrale, mer

Rouge et golfe d'Aden, et Pacifique Sud-Est). Toutes ces études fournissent des éléments de base pour une évaluation globale des activités terrestres que le GESAMP prépare, sous la direction du PNUE, et qui devrait être terminée vers le mois de juin 2000.

380. À cet égard, le Conseil d'administration du PNUE, à sa vingtième session, a, dans sa décision 20/19 B, prié le Directeur exécutif, en coopération avec les gouvernements, les organes et organismes des Nations Unies et autres organisations compétentes, d'envisager la possibilité pour le PNUE de convoquer, d'ici à l'an 2000, une conférence mondiale sur le problème des eaux usées. Comme suite à cette décision, le Bureau de coordination du Programme d'action mondial a mis au point un plan d'action stratégique concernant les eaux usées qui devrait permettre de concevoir et d'appliquer des stratégies nationales concernant les eaux usées et de susciter de l'intérêt pour cette question et un engagement dans le monde. En outre, des activités devraient être mises en oeuvre et des produits fournis en tant qu'instruments de soutien par l'entremise du Bureau de coordination du Programme d'action mondial. Le Plan d'action stratégique concernant les eaux usées passe en revue : a) les problèmes à résoudre et les atouts à utiliser à cet effet; b) les mesures à prendre à cet égard sur les plans national, régional et mondial; c) les acteurs qui ont un rôle à jouer; d) le plan de travail et le calendrier d'exécution. Une page d'accueil sur Internet a été créée à titre intérimaire en novembre 1998 pour permettre au Bureau de coordination de fournir des renseignements sur le Programme. L'adresse : http://www. gpa.unep.org.

381. Le Programme d'action mondial a recommandé de créer un centre d'échange qui devrait en priorité mobiliser les expériences et les connaissances spécialisées, notamment aux fins de la facilitation de la coopération scientifique, technique et financière et du renforcement des capacités. Sur le plan mondial, le centre d'échange s'articule autour d'organisations responsables de catégories de source, conformément à ce qui est précisé dans le Programme d'action mondial et décrit plus en détail dans la résolution 51/189 de l'Assemblée générale, en date du 16 décembre 1996, concernant les arrangements institutionnels pour l'application du Programme d'action mondial (voir aussi A/53/456, par. 332 à 337).

382. Le PNUE a apporté son appui à l'OMS, à l'UNESCO, à la COI et à l'OMI pour la préparation d'un document concernant la mise au point des catégories de source du centre d'échange. Plusieurs organismes ont déjà annoncé qu'ils étaient prêts à apporter leur collaboration. Toutefois, comme indiqué déjà l'an dernier, certains ont précisé qu'ils ne seraient pas en mesure de servir d'organismes chefs de file pour leurs catégories de source respectives sans disposer de ressources financières supplémentaires.

383. Le PNUE a convoqué récemment une réunion technique des responsables du centre d'échange du Programme d'action mondial (La Haye, 10-12 mai 1999) à laquelle ont participé des représentants des organismes chefs de file et des gouvernements. La réunion avait pour objectif de fournir un apport constructif et des orientations concernant la structure d'ensemble du centre d'échange, mettre au point un plan de travail réaliste, fixer un calendrier et les responsabilités et obtenir que tous les participants prennent des engagements, notamment financiers, à l'égard du centre d'échange. Les participants se sont mis d'accord sur les structures et les éléments de base du centre d'échange. Ils sont convenus que le Bureau de coordination du Programme d'action mondial travaillera en collaboration étroite avec les organismes chefs de file pour préparer des plans de travail et des stratégies de mise en oeuvre, en particulier pour l'élément central, qui concerne les eaux usées et les catégories de source des polluants organiques persistants, et qu'il s'agirait de priorités à court terme. Ce noyau central du centre d'échange du Programme d'action mondial a été mis officiellement en place en septembre 1999 à la session extraordinaire de l'Assemblée générale consacrée aux petits États insulaires en développement.

b) Pollution par immersion et gestion des déchets

384. En ce qui concerne les principaux faits nouveaux à signaler en matière de prévention et de maîtrise de la pollution par immersion, notamment les questions qui se sont posées à propos de l'application de la Convention de Londres de 1972 et de son Protocole de 1996, il faut signaler en particulier les discussions qui ont eu lieu en décembre 1998 à la vingtième Réunion consultative des Parties contractantes à la Convention de Londres. Les mesures prises en ce qui concerne l'enlèvement des installations et des ouvrages au large des côtes sont indiquées dans la sous-section correspondante (voir par. 355 à 357); l'évolution de la situation au regard de la Convention de Bâle en ce qui concerne la mise hors service, le recyclage ou la mise au rebut de navires, et la responsabilité et l'indemnisation du fait de dommages résultant des déplacements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination ont fait l'objet des sous-sections consacrées respectivement à l'industrie navale (voir par. 117) et à la responsabilité et à l'indemnisation (voir par. 452 à 454).

385. *Lien existant entre le Protocole de 1996 et la Convention de Londres de 1972*. Le Protocole de 1996 doit remplacer la Convention de 1972 et les normes qu'il fixe sont plus strictes que celles établies dans la Convention de

1972. Elles représentent une manière toute différente d'aborder la question de savoir comment il faut réglementer l'utilisation de la mer en tant que réceptacle de déchets. Au 30 juin 1999, six pays avaient adhéré au Protocole de 1996. Celui-ci entrera en vigueur 30 jours après sa ratification par 26 pays, dont 15 doivent avoir été Parties contractantes à la Convention de 1972.

386. L'article 23 du Protocole ne prévoit pas qu'en cas d'adhésion au Protocole, les États se retirent automatiquement de la Convention. La Réunion consultative des Parties contractantes à la Convention de Londres a noté récemment que les États qui sont parties à la Convention ne seraient pas tenus de maintenir un double régime d'application nationale, le Protocole établissant un régime plus rigoureux que celui mis en place par la Convention (voir LC 20/14, annexe 3).

387. À la vingtième Réunion consultative, on s'est interrogé sur les relations conventionnelles qui existeraient entre les États à partir du moment où le Protocole entrerait en vigueur. La Réunion consultative a estimé que, lorsque le Protocole entrerait en vigueur, il existerait cinq catégories de relations conventionnelles entre les différents États : a) le Protocole sera applicable entre deux États qui sont parties tant à la Convention qu'au Protocole; b) le Protocole sera applicable entre un État qui est partie aux deux instruments et un État qui n'est partie qu'au Protocole; c) la Convention sera applicable entre un État qui est partie aux deux instruments et un État qui n'est partie qu'à la Convention; d) la Convention sera applicable entre les États qui sont parties à la Convention sans être parties au Protocole; e) il n'existera pas de relations conventionnelles entre un État qui n'est partie qu'au Protocole et un État qui n'est partie qu'à la Convention.

388. La question de l'application parallèle des deux instruments est importante également pour les parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en ce qu'elles sont tenues par l'article 210 de ladite Convention d'adopter des lois, règlements et mesures nationaux qui ne doivent pas être moins efficaces pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion que les règles et normes de caractère mondial. En vertu de l'article 216, les États sont tenus de mettre ces lois et règlements en application.

389. *Respect et application des dispositions de la Convention de Londres*. On s'est inquiété du fait que, ces dernières années, le nombre des parties contractantes qui s'acquittent de leurs obligations en matière de notification conformément à l'article VI de la Convention de Londres est tombé au-dessous de 50 % (pareille obligation en matière de notification figure également à l'article 9 du Protocole de 1996). On a noté que la notification constitue la première étape d'un processus qui comporte une évaluation du respect des dispositions et, ultérieurement, un examen de l'efficacité de l'instrument (LC 20/4). La Réunion consultative est convenue de la nécessité de s'attacher en priorité au problème de l'absence de notification. Elle a décidé de créer un Groupe de travail ad hoc sur la notification et le respect des dispositions, qui se réunira en octobre 1999, lors de la vingt et unième Réunion consultative. Le Groupe de travail est chargé de recommander : a) des mesures visant à améliorer le niveau, la nature, la qualité et la portée de la notification; b) des initiatives visant à encourager le respect des dispositions, y compris la coopération et l'assistance techniques; c) des enseignements susceptibles d'être tirés d'autres mécanismes internationaux pour le respect des dispositions (on a cité la Convention de Bâle à titre d'exemple); d) des procédures pour l'évaluation du respect des dispositions et le suivi; e) des orientations quant au mandat, à la composition, aux attributions et aux compétences de tout organe qui serait chargé de veiller au respect des dispositions. Le Groupe de travail devra examiner et évaluer les questions concernant le non-respect des dispositions qui auront été identifiées par le Groupe scientifique, d'autres questions ou des demandes d'assistance des Parties contractantes désireuses de renforcer le respect des dispositions. Il devra également élaborer et recommander à la Réunion consultative des procédures en application du paragraphe 3 de l'article VII de la Convention pour la mise en oeuvre effective de celle-ci, particulièrement en haute mer, y compris les procédures prévues pour signaler des navires et aéronefs observés alors qu'ils se livrent à des opérations d'immersion interdites par la Convention (voir LC 20/14, annexe 2).

390. *Immersion de déchets radioactifs*. L'Agence internationale de l'énergie atomique a rappelé dans sa contribution qu'elle avait demandé aux Parties contractantes à la Convention de Londres de 1972 de mettre au point et de tenir à jour un inventaire des matières radioactives pénétrant dans le milieu marin à partir de toutes sources. Pareil inventaire permettrait de disposer de renseignements pour évaluer l'impact des radionucléides pénétrant dans le milieu marin. L'AIEA a entrepris la mise au point d'un tel inventaire, qui renseignera sur i) l'évacuation en mer des déchets radioactifs; ii) les accidents et pertes en mer où interviennent des matières radioactives. Un rapport sur la première de ces deux questions a été publié en 1991 et mis à jour en 1999 (*Inventory of Radioactive Waste Disposals at Sea*, IAEA- TECDOC-1105). Un rapport sur la seconde question est en préparation.

391. L'immersion en mer de déchets fortement radioactifs est interdite par la Convention de 1972, et des amendements adoptés en 1993 (qui sont entrés en vigueur le 20 février 1994) ont étendu cette interdiction aux déchets faiblement radioactifs. Ces amendements interdisent l'immersion de déchets radioactifs et autres matières, mais ne visent pas les déchets et autres matières (par exemple, les boues d'épuration et les boues de dragage) contenant des niveaux *de minimis* de radioactivité selon la définition de l'AIEA. Le Protocole de 1996 fait également allusion aux concentrations *de minimis* selon la définition de l'AIEA.

392. L'AIEA a présenté un rapport sur la question à la vingtième Réunion consultative, intitulé «Application des principes d'exclusion et d'exemption radiologiques à l'évacuation en mer : application de la notion *de minimis* aux matières radioactives en vertu de la Convention de Londres de 1972» (le document a été récemment publié sous la cote IAEA-TECDOC-1068). Le rapport relève que «toutes les matières, y compris les matières naturelles et inertes, contiennent des radionucléides et sont fréquemment contaminées par des radionucléides artificiels» et propose des orientations aux fins de déterminer si les matières qu'on se propose d'immerger peuvent être considérées comme «non radioactives» au sens de la Convention de Londres.

393. La Réunion consultative a créé un Groupe d'experts ad hoc sur la définition et l'application de la notion *de minimis* en vertu de la Convention de Londres. Il est chargé, entre autres, d'examiner le rapport de l'AIEA et d'élaborer des directives pratiques à l'usage des autorités réglementaires nationales chargées d'appliquer la notion *de minimis* au sens de la Convention de Londres (voir LC 20/14, par. 7.1 à 7.17). Le Groupe s'est réuni en mai 1999 et a élaboré un projet de directives pour l'application de la notion *de minimis* qui devra être examiné par la vingt et unième Réunion consultative (voir LC/DEMIN 1/7, annexe 2). Le projet de directives reprend les sections pertinentes du rapport de l'AIEA et est conçu expressément pour l'application de la notion *de minimis* de l'annexe I de la Convention de Londres. Le Groupe a, entre autres, recommandé de prier l'AIEA de mettre au point une méthode générique pour l'élaboration des évaluations spécifiques relatives à la protection du milieu marin, y compris la santé de l'homme, la flore et la faune, ainsi que les utilisations légitimes de la mer (ibid., par. 4.5).

Directives pour l'évaluation des déchets

394. Les travaux du Groupe scientifique de la Réunion consultative visant à élaborer des directives pour les différents types de déchets, qui s'appliqueraient à la fois à la Convention de Londres et à son Protocole de 1996, devraient s'achever en 2000 et l'ensemble complet de projets de directives sera présenté à la vingt-deuxième Réunion consultative en 2000. Sous réserve d'un nouvel examen pour assurer la cohérence interne de tous les projets de directives, le Groupe a élaboré jusqu'à présent des projets de directives spécifiques pour l'évaluation de chaque type de déchet dont l'évacuation en mer est autorisée par le Protocole de 1996, à l'exception des déchets provenant de navires (voir LC/SG 21/13, annexes 2 à 4; et LC/SG 22/13, annexes 2 à 5)[101].

395. Le Groupe scientifique a également été invité par la Réunion consultative à élaborer des directives relatives au «dépôt de matières à des fins autres que leur simple élimination», ainsi que des directives concernant les matériaux utilisés pour la construction de récifs artificiels (LC 20/14, par. 6.11). À la réunion du Groupe en mai 1999, plusieurs délégations ont exprimé leur appui à la réglementation de ces activités afin de garantir la protection du milieu marin et de garantir que les récifs artificiels ne soient pas utilisés comme échappatoire aux restrictions concernant l'évacuation de déchets en mer (LC/SG 22/13, par. 3.34 et 3.35).

c) Pollution par les navires

396. En termes de tonnage, le polluant le plus important qui pénètre dans le milieu marin à cause des transports maritimes est le pétrole, dont l'introduction est due principalement aux activités d'exploitation normale des navires, telles que les rejets des déchets provenant de la machinerie et le nettoyage des citernes. Les autres substances polluantes qui peuvent être introduites dans le milieu marin à la suite d'un accident impliquant un navire ou de rejets liés à l'exploitation des navires sont les substances liquides nocives (produits chimiques), les eaux usées, les ordures, les substances nocives transportées en vrac, et les substances solides transportées en vrac. L'exploitation normale des navires peut également causer de la pollution atmosphérique et de la pollution par le bruit et peut être responsable de l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles dans le milieu marin. L'utilisation de peintures toxiques antisalissure sur les coques des navires peut aussi nuire gravement à la faune et à la flore marines.

397. En dehors des conventions sur la sécurité de l'OMI qui sont essentielles pour la prévention des accidents en mer (voir par. 125 et 156), la Convention internationale

de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78) est généralement reconnue comme étant la convention internationale la plus importante pour la prévention de la pollution du milieu marin par les navires. Elle réglemente les rejets de substances nuisibles liées à l'exploitation normale des navires dans six annexes : les hydrocarbures (annexe I); les substances liquides nocives (produits chimiques) transportées en vrac (annexe II); les substances nuisibles transportées par mer en colis (annexe III); les eaux usées (annexe IV); les ordures (annexe V) et la pollution atmosphérique (annexe VI). Seules les annexes I, II et V sont en vigueur. Les annexes III, IV et VI sont facultatives. L'annexe IV fait actuellement l'objet d'amendements qui sont élaborés afin d'aider son entrée en vigueur.

398. Les règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires, que les États doivent adopter en vertu de la Convention, et les règles et normes internationales «généralement acceptées» ou «applicables» auxquelles ils sont tenus de «se conformer», «donner effet», ou qu'ils doivent appliquer et faire respecter sont énoncées dans les dispositions de MARPOL 73/78. La mesure dans laquelle les États parties à la Convention sont tenus d'appliquer et de faire respecter ces dispositions, même s'ils ne sont pas parties à MARPOL, dépend du degré d'acceptation de ces dispositions au niveau international.

399. La présente partie de chapitre du rapport fournit des informations sur les principaux éléments nouveaux concernant les annexes de MARPOL et les efforts les plus récents visant à améliorer son application. Il décrit également les progrès réalisés dans l'élaboration de nouvelles règles concernant les peintures antisalissure et la gestion des eaux de ballast ainsi que les mesures prises récemment pour faire face aux incidents de pollution. La partie de chapitre concernant la responsabilité est également pertinente dans ce contexte (voir par. 437 à 442 et 450 à 454).

Amendements et autres principaux éléments nouveaux concernant les annexes de MARPOL 73/78

400. *Annexes I et II*. Les deux amendements suivants qui ont été adoptés en 1997 par la résolution MEPC.75(40) sont entrés en vigueur le 1er février 1999 : a) les eaux de l'Europe du nord-ouest sont devenues une zone spéciale conformément à la règle 10 de l'annexe I (voir A/52/487, par. 307 et A/53/456, par. 345); et b) une nouvelle règle 25A de l'annexe I spécifie des critères de stabilité intacte pour les pétroliers à double coque.

401. À sa quarante-troisième session (28 juin-2 juillet 1999), le MEPC a adopté, par sa résolution MEPC.78(43), des amendements à l'annexe I de MARPOL (conditions à remplir par les pétroliers transportant des hydrocarbures persistants); et à l'annexe II (plans d'urgence de lutte à bord des navires contre la pollution marine pour les navires transportant des produits chimiques et supplément au Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (Certificat IOPP). [Les amendements adoptés récemment aux Recueils IBC et BCH sont indiqués dans la partie de chapitre concernant le transport des marchandises (voir par. 146 et 147).]

402. *Pollution de l'atmosphère (annexe VI)*. À sa quarante-deuxième session (2-6 novembre 1998), le MEPC a décidé de lancer un programme pour le contrôle de la teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduaires, dans le cadre d'un programme d'action visant à appliquer l'annexe VI de MARPOL 73/78. Le programme de contrôle sera fondé sur les «Directives pour le contrôle de la teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduaires livrés en vue de leur utilisation à bord des navires», qui ont été adoptées par le Comité à sa quarante-troisième session [résolution MEPC.82(43)]. Les Directives contiennent une formule pour le calcul de la teneur en soufre moyenne annuelle, fondée sur l'échantillonnage et l'analyse des fuel-oils résiduaires. Un essai d'application des Directives pour le contrôle de la teneur en soufre effectué par les Pays-Bas a montré que le chiffre mondial pour la teneur moyenne en soufre en 1998, calculé sur la base de 50 000 échantillons analysés, correspondait à une teneur moyenne en soufre de 2,9 % (voir MEPC 43/10).

403. Afin d'assurer que les moteurs nouveaux ou modifiés installés à bord de navires seront déjà conformes au Code technique concernant les oxydes d'azote (NOx) lorsqu'il entrera en vigueur, le MEPC a révisé les Directives intérimaires pour l'application du Code de manière à encourager les administrations à délivrer des certificats intérimaires confirmant la conformité aux normes du Code (voir MEPC 42/22, annexe 7).

404. Le MEPC a prié l'OMI d'entreprendre une étude sur les émissions de gaz à effet de serre. Dans les documents soumis récemment au Comité, il est estimé que les émissions de CO_2 par les navires représentent environ 2 % du total mondial des émissions de CO_2 (MEPC 42/9/2). Lorsque l'étude de l'OMI aura été achevée, les résultats seront transmis au secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques.

405. *Application de MARPOL 73/78*. La mise en oeuvre intégrale des règles de MARPOL dépend d'une application effective par l'État du pavillon, ainsi que de la mise en

place par l'État du port d'installations adéquates de collecte des eaux usées de ballast, des déchets de la cargaison et des ordures – ce qui est obligatoire en vertu de MARPOL. L'OMI a donc centré son attention sur l'assistance aux États afin de leur permettre de remplir leurs obligations en vertu de la Convention (voir également par. 181 à 189).

406. *Application effective de MARPOL 73/78*. Afin de fournir des orientations aux États sur la manière d'appliquer et d'assurer le respect des dispositions de MARPOL, le MEPC a décidé, à sa quarante et unième session, qu'une nouvelle publication intitulée «MARPOL – Comment procéder» devrait être élaborée. À sa quarante-troisième session, le Comité a examiné le projet de chapitre sur la mise en application effective élaboré par un groupe par correspondance et s'est penché sur les questions suivantes que le groupe n'avait pas pu résoudre : à savoir a) si le manuel devrait se référer aux dispositions de la Convention sur le droit de la mer; b) s'il devrait comprendre des références aux annexes de MARPOL qui ne sont pas encore en vigueur; et c) si le texte devrait, comme l'ont suggéré certaines délégations, comprendre non seulement une référence à la zone économique exclusive, mais également mentionner la zone équivalente utilisée par certains États au lieu d'une zone économique exclusive.

407. Dans son document (MEPC 43/12/2), le Libéria a estimé que le fait de citer plus qu'il n'est nécessaire la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pouvait avoir pour effet d'imposer cette convention aux États qui sont parties à MARPOL, mais non à la Convention sur le droit de la mer. L'opinion du Libéria a été appuyée par un certain nombre de délégations, y compris de certains États parties à la Convention sur le droit de la mer.

408. En ce qui concerne la deuxième question non résolue, le Comité est convenu en général que la publication ne devrait pas mentionner l'annexe VI, qui était trop récente, alors que des références à l'annexe IV pourraient être utiles, mais devraient figurer dans des notes appropriées en bas de page. En ce qui concerne la troisième question non résolue, certaines délégations ont appuyé l'idée d'inclure une référence à une zone équivalente, étant donné que certains pays avaient une zone de pêche sans avoir une zone économique exclusive, alors que d'autres délégations considéraient que cette référence était inappropriée. Reconnaissant l'importance de toutes ces questions, le Comité a décidé de poursuivre leur examen à sa prochaine session (voir MEPC 43/21, chap. 12).

409. *Installations de collecte*. L'attention a été attirée dans les rapports précédents sur le grave problème posé par le manque d'installations de collecte suffisantes dans de nombreux ports, surtout dans les mers qui ont été désignées comme étant des zones spéciales, comme la Région élargie des Caraïbes (voir A/52/487, par. 314) et la Région du Golfe. La mise en place d'installations de collecte suffisantes dans le monde entier est une question extrêmement complexe, qui implique l'industrie des transports maritimes, les exploitants des ports, les sociétés pétrolières et chimiques, et les gouvernements. Une solution satisfaisante à la pénurie d'installations de collecte dans de nombreuses parties du monde doit encore être trouvée. On reconnaît en général que, pour résoudre ce problème d'une manière satisfaisante, il faudra tenir compte à la fois des aspects économiques et des aspects techniques. Dans son rapport à la septième session de la Commission du développement durable, l'OMI a indiqué que la mise en place d'installations dans les ports pour la collecte des déchets provenant des navires était un domaine où de nouveaux progrès devaient être réalisés (voir MEPC 42/22, annexe 10).

410. Les mesures adoptées récemment par l'OMI pour faire face à l'insuffisance des installations de collecte comprennent : a) l'approbation d'un format révisé pour les rapports sur les insuffisances perçues des installations de collecte dans les ports, qui est utilisé par les capitaines de navire pour faire rapport à l'administration de l'État de leur pavillon et, de préférence, aux autorités de l'État du port (voir MEPC/Circ. 349); b) l'approbation d'un chapitre sur la mise en place et le fonctionnement d'installations de collecte (y compris les mécanismes de financement), destiné à remplacer le chapitre actuel correspondant dans le Manuel complet sur les installations portuaires de collecte de l'OMI (voir MEPC 42/3/3, MEPC 42/WP.9 et MEPC 42/22, par. 6.13); c) l'élaboration d'un projet de directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de collecte des déchets et d'une stratégie de gestion/audit (projet de texte dans MEPC 43/7); et d) la soumission à l'Assemblée à sa vingt et unième session, pour adoption, d'un projet de résolution sur la mise en place et l'utilisation d'installations de collecte des déchets dans les ports. Le projet de résolution tient compte de la décision prise à la quarante-deuxième session du MEPC selon laquelle, afin de mettre en place des «installations adéquates de collecte», le port devrait tenir compte des besoins opérationnels des utilisateurs et fournir des installations de collecte pour les différents types et les quantités de déchets produits par les navires qui utilisent normalement le port. Dans le projet de directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de collecte des déchets et la stratégie de gestion/audit, dont la version définitive sera établie à la quarante-quatrième session du

MEPC, on rappelle aux États parties leurs obligations en vertu de MARPOL et de la Convention sur le droit de la mer, dont on mentionne les articles 192, 194 et 211(2).

Progrès réalisés dans l'élaboration de nouveaux instruments

411. L'OMI a consacré une grande attention à l'achèvement de ses travaux sur la réglementation de deux activités qui sont nuisibles à l'environnement marin et à la faune et à la flore marines : l'utilisation de peintures toxiques antisalissure sur les coques des navires et le transport d'organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast. Dans sa décision 7/1, la Commission du développement durable a également souligné l'importance d'achever les travaux sur ces questions.

412. *Peintures antisalissure*. Les peintures antisalissure sont utilisées pour revêtir les coques des navires afin d'empêcher des organismes marins comme les algues et les mollusques d'adhérer à la coque, ce qui a pour effet de ralentir le navire et d'accroître la consommation de carburant. Toutefois, ces peintures contiennent de l'organotine, dont on a prouvé qu'elle pose un risque substantiel de toxicité et qu'elle a d'autres effets négatifs chroniques sur des organismes marins écologiquement et économiquement importants, surtout ceux qui vivent dans les eaux côtières. Certains pays, comme le Japon, ont déjà interdit l'incorporation d'organotine dans les peintures antisalissure utilisées pour la plupart des navires. Des solutions de remplacement pour la peinture à l'organotine, telles que des revêtements à base de cuivre et des peintures à base de silicone, sont actuellement mises au point.

413. Au paragraphe 35 f) de sa décision 7/1, la Commission du développement durable a recommandé que le programme visant à établir dans le cadre de l'Organisation maritime internationale des mécanismes de contrôle de l'utilisation de peintures antisalissure nocives sur les navires soit exécuté selon le calendrier prévu, et a souligné qu'il fallait fournir les compétences nécessaires et des ressources suffisantes aux pays en développement.

414. À sa quarante-deuxième session, en 1998, le MEPC a recommandé que l'Assemblée adopte, à sa vingt et unième session (novembre 1999) un projet de résolution sur les systèmes antisalissure. Dans cette résolution, le Comité est prié instamment de travailler afin d'élaborer rapidement un instrument mondial ayant force obligatoire qui assurerait dans le monde entier l'interdiction de l'utilisation de composés d'organotine qui agissent comme des biocides dans les systèmes antisalissure des navires d'ici au 1er janvier 2003, et une interdiction complète de l'utilisation de composés d'organotine dans ces systèmes d'ici au 1er janvier 2008 (voir MEPC 42/22, annexe 5).

415. À la quarante-troisième session du MEPC (juin/juillet 1999), la question de savoir si les travaux préparatoires en vue de la convocation d'une conférence diplomatique sur les systèmes antisalissure au cours du prochain exercice biennal (2000-2001) étaient suffisamment avancés pour en assurer, autant que possible, le succès a fait l'objet d'un long débat et d'une décision prise au moyen d'un scrutin par appel nominal, dont le résultat a été de 35 voix pour, 12 voix contre et 15 abstentions (MEPC 43/21, chap. 3). Parmi les questions examinées par le Groupe de travail chargé d'élaborer le texte, celui-ci doit déterminer si l'instrument juridique devrait s'appliquer à tous les navires, y compris les bateaux de pêche, ou s'il devrait s'appliquer uniquement aux navires qui effectuent des voyages internationaux et non à ceux qui font du cabotage dans un même pays (MEPC 43/WP.13).

416. La Commission pour la protection de l'environnement marin de la mer Baltique (HELCOM) a annoncé (par l'intermédiaire du PNUE) qu'elle avait adopté à sa vingtième réunion (22-24 mars 1999) la recommandation HELCOM 20/4 concernant les peintures antisalissure contenant des composés d'organotine, dans laquelle elle recommande que les gouvernements des Parties contractantes à la Convention d'Helsinki prennent des mesures effectives afin d'éliminer la pollution causée par ces peintures antisalissure.

417. *Organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast*. On a estimé que, dans le monde entier, 3 000 espèces différentes de plantes et d'animaux sont transportées dans les eaux de ballast chaque jour. Le taux de survie de ces espèces dépend des conditions dans la zone de déversement comme, par exemple, la salinité et la température de l'eau. Bien que les études indiquent que normalement moins de 3 % des espèces rejetées s'établissent effectivement dans de nouvelles régions, il suffit d'une seule espèce prédatrice allogène pour causer de graves dégâts à l'écosystème local et à l'économie. Par exemple, il est arrivé que tout le secteur de la conchyliculture en Nouvelle-Zélande n'a plus pu écouler ses produits sur les marchés intérieurs et d'exportation en raison d'une efflorescence algale toxique causée par l'introduction d'espèces allogènes déversées dans les eaux de ballast des navires[102].

418. À l'heure actuelle, le seul moyen efficace d'enrayer la propagation d'organismes nuisibles est d'empêcher leur déversement dans les ports étrangers. D'autres moyens possibles de résoudre le problème, comme les méthodes de traitement biologique ou chimique pour éliminer les

organismes nuisibles ou l'amélioration de la conception des navires, sont actuellement à l'étude.

419. Au paragraphe 35 e) de sa décision 7/1, la Commission du développement durable a recommandé d'encourager la communauté internationale à s'associer pleinement aux divers efforts déployés conformément aux accords internationaux pertinents, notamment MARPOL 73/78, afin d'empêcher que l'eau de ballast des navires n'engendre une prolifération d'organismes aquatiques nuisibles.

420. À sa quarante-troisième session, le MEPC a examiné l'état des travaux de son groupe de travail visant à élaborer un instrument juridique sur la gestion des eaux de ballast. Le Comité a noté qu'il y avait un certain nombre de questions à résoudre comme, par exemple, la question de l'application universelle ou de l'application restreinte fondée sur le concept des zones de gestion des eaux de ballast (certaines zones où les restrictions concernant le déversement des eaux de ballast s'appliqueraient); et l'étendue de l'application des dispositions à certaines catégories de navires, telles que les bateaux de pêche, les bateaux de plaisance, etc. Étant donné que ces questions ainsi que d'autres tout aussi importantes n'avaient pas été résolues, le Comité est convenu que, bien que l'élaboration d'un instrument juridique ait un rang de priorité élevé, les travaux n'étaient pas encore suffisamment avancés pour permettre le succès de la tenue d'une conférence diplomatique au cours de l'exercice biennal 2000-2001 (voir MEPC 43/21, chap. 1).

421. L'HELCOM a indiqué que le problème des espèces allogènes dans la zone de la mer Baltique avait été abordé dans un projet de la Commission intitulé «Base de données concernant les espèces allogènes» ainsi que dans un projet prévu par le FEM pour la zone de la mer Baltique qui traiterait notamment des nouveaux problèmes causés par l'introduction d'espèces allogènes.

Évolution dans les régions

422. Tous les pays de la région des Caraïbes devraient avoir ratifié l'annexe V à la Convention MARPOL d'ici à 2001 (voir Focus on IMO: Preventing Marine Pollution – The environmental threat, mars 1998). L'Organisation régionale pour la protection du milieu marin (ROPME) a fait savoir (par l'intermédiaire du PNUE) qu'elle avait procédé à une étude, en coopération avec le Conseil de coopération du Golfe, l'Union européenne et l'OMI, pour voir s'il serait possible de construire des installations de réception pour les déchets d'hydrocarbure et autres déchets. Le déversement dans la mer des eaux de ballast des pétroliers est en effet la principale source de pollution par les hydrocarbures dans la zone maritime de la ROPME. L'adhésion à la Convention MARPOL 73/78 et la construction d'installations de réception des déchets contribueraient beaucoup à y remédier.

423. L'HELCOM a donné des informations (par l'intermédiaire du PNUE) sur les mesures qu'elle avait prises en 1998 (voir aussi A/53/456, par. 364 à 367). Pour mettre fin aux rejets illégaux dans la mer, les États baltes ont adopté en 1998 une série de mesures modifiant l'annexe IV – relative à la prévention de la pollution par les navires – de la Convention d'Helsinki, conformément auxquelles tout navire quittant un port est tenu de déverser dans les installations de réception portuaires les déchets qu'il est interdit de rejeter dans la zone de la mer Baltique. Cette disposition entrera en vigueur le 1er juillet 2000. (Voir Recommandation 19/7 de l'HELCOM. La date d'entrée en vigueur indiquée a été différée de six mois, conformément au paragraphe 2 de l'article 24 de la Convention d'Helsinki.)

424. L'HELCOM a en outre adopté les mesures suivantes : Recommandation 19/9 relative à l'installation à bord des navires de pêche, des navires de commerce et des bateaux de plaisance de dispositifs de stockage des ordures et de réservoirs de stockage de la vidange, la Recommandation 19/19 relative à l'application par les pays riverains de la mer Baltique des directives concernant l'équipement en matériel de séparation ou de filtrage des mélanges d'eau et d'hydrocarbures et des citernes de stockage des navires dont la jauge brute est inférieure à 400 tonneaux, la Recommandation 19/11 relative à la notification concernant les déchets des navires, la Recommandation 19/12 relative au plan de gestion des déchets à l'usage des ports, et la Recommandation 19/13 relative aux principes directeurs pour le traitement à terre des déchets provenant des navires. Ces mesures ont été accompagnées d'un programme d'investissement destiné à augmenter le nombre des installations de réception dans l'est de la zone de la mer Baltique. L'exécution de ce programme est coordonnée par un groupe directeur constitué conjointement par la Commission d'Helsinki et l'OMI.

425. Le secrétariat de l'HELCOM a également fait savoir qu'en plus des mesures prises par l'HELCOM en ce qui concerne les installations de réception des déchets, très importantes pour la prévention des rejets illégaux, les pays riverains de la mer Baltique avaient décidé, pour renforcer la répression des infractions, d'établir un recueil des dispositions de la législation de chacune des parties contractantes concernant le non-respect des mesures prises pour lutter contre la pollution en mer et d'en élaborer une

version simplifiée à l'usage de ceux qui sont chargés de réunir les preuves.

426. Au nombre des mesures prises par les parties à l'Accord de Bonn pour mettre un terme à la pollution causée par les rejets illégaux figure l'intensification de leurs activités de surveillance aérienne conjointes, telles que les opérations globales coordonnées de contrôle de la pollution dans les zones maritimes très fréquentées. Les parties ont aussi rédigé un recueil de directives pour la répression des infractions (MEPC 43/INF.9).

Intervention rapide en cas de pollution marine accidentelle

427. *Pollution accidentelle par des substances nocives et potentiellement dangereuses.* Une conférence aura lieu au mois de mars 2000 pour adopter le projet de protocole sur la préparation, la lutte et la coopération en matière d'événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses. Le projet de protocole devrait être adopté par les États déjà parties à la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC). Comme la Convention, il a pour objet de fournir un cadre global à la coopération internationale en cas de pollution ou de menace de pollution accidentelle grave. (Pour le texte du projet de protocole, voir MEPC 42/22, annexe 6. On trouvera les projets de résolution de la Conférence dans le document MEPC 43/WP.7.)

428. *Système d'aide à l'intervention rapide en cas de pollution marine*. L'Organisation météorologique mondiale (OMM) a fait savoir qu'elle mettait au point, en coopération avec l'OMI, un système d'aide à l'intervention rapide en cas de pollution marine, c'est-à-dire un système coordonné à l'échelle mondiale ayant pour objet de fournir des informations et des services météorologiques et océanographiques pour faciliter les opérations d'intervention rapide en cas de pollution marine dans l'ensemble du monde. L'OMM coopère avec le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI à la mise au point du système; des essais seront faits dans la Méditerranée en 2000.

429. *Mesures prises au niveau régional*. L'HELCOM a fait savoir (par l'intermédiaire du PNUE) qu'à sa vingtième réunion (22, 23 et 24 mars 1999), elle avait adopté la Recommandation 20/5 relative aux moyens d'intervention minimums pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures dans les terminaux pétroliers. Cette recommandation complète sa Recommandation 11/13 relative aux moyens d'intervention dont doivent se doter les pays pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures et autres substances dangereuses en mer; elle précise les conditions à respecter pour réduire le risque et les conséquences d'un déversement d'hydrocarbures pendant les opérations de chargement et de déchargement d'un pétrolier dans les installations terminales. Y est particulièrement soulignée l'importance qu'il y a à disposer de plans d'intervention rapide et à doter les terminaux pétroliers de moyens d'intervention en cas de pollution.

430. La ROPME a indiqué (par l'intermédiaire du PNUE) qu'elle avait chargé le Centre d'assistance mutuelle en cas d'urgence dans le milieu marin d'appliquer le Protocole de 1978 relatif à la coopération régionale en vue de lutter contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances dangereuses en cas d'urgence. Cela suppose l'élaboration d'un plan régional d'intervention d'urgence, l'organisation de la formation (aux fins de laquelle un centre de formation a été créé en 1999) et la mise en place, dans les domaines de l'information et de l'assistance technique, de systèmes d'aide à l'intervention rapide. En outre, la ROPME prépare un atlas des zones sensibles pour renforcer la capacité d'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures. Elle a décidé aussi de créer un fonds de secours pour permettre aux États Membres menacés d'une grave pollution par les hydrocarbures d'y faire face rapidement dans de bonnes conditions d'économie et d'efficacité (MEPC/43/INF.6).

431. Le PNUE a fait savoir qu'à sa réunion tenue au mois d'avril 1999, le bureau des Parties contractantes de la Convention de Barcelone avait examiné les amendements au Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique. Les pays membres du Plan d'action pour le Pacifique Nord-Ouest ont décidé, à leur réunion consacrée à la pollution des mers et aux mesures à prendre pour s'y préparer et y faire face, tenue au mois de juillet 1999, d'élaborer un plan régional d'intervention d'urgence.

d) Pollution d'origine atmosphérique

432. Les émissions et concentrations de gaz à effet de serre, qui risquent de changer le climat de la planète (voir par. 516 à 521), restent l'un des principaux sujets de préoccupation de la communauté internationale. C'est essentiellement dans le cadre des négociations concernant les émissions de gaz carbonique, la pollution atmosphérique transfrontière et certains polluants qu'est abordée la question des émissions atmosphériques que les précipitations sur la haute mer font pénétrer dans la mer.

433. La pollution des écosystèmes marins à partir de l'atmosphère est loin d'être négligeable. Les études scientifiques ne cessent d'appeler l'attention sur le fait que

l'augmentation des émissions d'oxyde nitrique dans le monde, résultant essentiellement d'activités humaines (utilisation de combustibles fossiles, culture de certaines plantes, fabrication d'engrais azotés) provoquent un excès d'azote qui, à son tour, engendre l'eutrophisation (appauvrissement en oxygène) des écosystèmes marins, qui perdent ainsi en grande partie leur capacité naturelle à faire vivre une grande variété d'espèces végétales et animales. Les efflorescences algales toxiques, la disparition de l'habitat des poissons, la modification des espèces qui composent le plancton, l'élimination de chaînes alimentaires entières et la mort des pois-sons et des coquillages sont autant de signes d'eutrophisation.

434. L'augmentation des concentrations de dioxyde de carbone (CO_2) dans l'atmosphère constitue une menace pour les récifs de corail. En effet, il semble que l'augmentation de l'acidité de l'eau de mer causée par une plus forte concentration de dioxyde de carbone dans l'atmosphère ralentisse la production de carbonate de calcium par les polypes, et, partant, soit préjudiciable à la formation des récifs.

435. À cet égard, il est encourageant de constater que des mesures sont prises pour réduire la pollution atmosphérique. Au mois de septembre 1999, le texte du Protocole concernant la diminution de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone de la basse atmosphère relatif à la Convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance a été définitivement arrêté. L'objet de ce protocole, qui a été négocié sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe, est de faire diminuer les émissions de soufre, d'oxyde d'azote, d'ammoniac et de composés organiques volatiles. Conformément aux plafonds fixés, la plupart des pays devront procéder à des réductions considérables de ces émissions – certains jusqu'à 90 % – d'ici 2010. Le Protocole devrait être adopté par les ministres de l'environnement, qui se réuniront à Gothenburg (Suède) le 30 novembre 1999.

436. Conformément au mandat que le Conseil d'administration du PNUE lui a confié dans sa décision 19/13 C du 7 février 1997, le Comité de négociation intergouvernemental chargé d'élaborer un instrument international juridiquement contraignant propre à assurer l'application d'un plan d'action international concernant certains polluants organiques persistants a tenu ses deuxième et troisième sessions au mois de janvier et de septembre 1999, respectivement. En fixant le mandat du Comité, le Conseil d'administration du PNUE avait souligné qu'il fallait définir des critères scientifiques ainsi qu'une procédure pour déterminer quels autres polluants organiques persistants pourraient faire l'objet d'une action internationale future et tenir compte de critères portant sur la persistance, la bioaccumulation, la toxicité et l'exposition dans différentes régions ainsi que des risques de diffusion à l'échelle régionale et mondiale, y compris des mécanismes de dispersion dans l'atmosphère et l'hydrosphère, des espèces migratrices et de l'influence éventuelle de la propagation maritime et des climats tropicaux. À sa troisième session, le Comité est parvenu à un accord préliminaire sur les principaux éléments d'un accord futur, notamment sur l'élimination d'un certain nombre de polluants organiques persistants produits intentionnellement. Après avoir été examinées par les États qui ont participé aux négociations, les propositions seront soumises au Comité, à sa quatrième session, qui doit se tenir du 20 au 25 mars 2000 à Bonn.

e) Responsabilité et indemnisation

437. En vue d'assurer une indemnisation rapide et adéquate de tous dommages résultant de la pollution du milieu marin, les États sont tenus, conformément à l'article 235 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de coopérer pour assurer l'application et le développement du droit international de la responsabilité en ce qui concerne l'évaluation et l'indemnisation des dommages et le règlement des différends en la matière. Ils sont aussi tenus de coopérer, le cas échéant, à l'élaboration de critères et de procédures pour le paiement d'indemnités adéquates, prévoyant, par exemple, une assurance obligatoire ou des fonds d'indemnisation.

Application des régimes d'indemnisation existants

438. *Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*. L'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures rejetés par les pétroliers est actuellement régie par la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et par la Convention internationale de 1971 portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ainsi que par les deux Protocoles de 1992 qui ont modifié ces conventions. Les Protocoles, qui sont entrés en vigueur au mois de mai 1996, ont considérablement augmenté le montant de l'indemnisation et ils ont étendu le champ d'application du régime d'indemnisation aux déversements dans la zone économique exclusive et aux déversements d'hydrocarbures de cargaison ou de combustibles de soute[103] par des navires hauturiers construits pour transporter des hydrocarbures en vrac comme cargaison ou adaptés à cette fin, le rendant

ainsi applicable aux pétroliers chargés aussi bien que non chargés. L'indemnisation des dommages causés à l'environnement est limitée au coût de la remise en état du milieu pollué dans les limites de ce qui est légitime. Le coût des mesures de sauvegarde peut aussi être remboursé, même s'il n'y a pas eu de déversement d'hydrocarbures, si la menace de pollution était grave et imminente.

439. Des changements importants sont intervenus en 1998 en ce qui concerne le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures lorsque les principaux pays importateurs de pétrole ont dénoncé les Conventions de 1969 et de 1971, cessant ainsi d'être parties au Fonds de 1971, et sont devenus parties au Fonds de 1992[104]. En conséquence, le volume de la cargaison donnant lieu à contribution reçu des pays restés parties au Fonds de 1971 est passé de 1,200 milliard de tonnes métriques à 300 millions de tonnes métriques. À la neuvième réunion des États parties de la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, le représentant du Fonds de 1971 a appelé l'attention sur le fait qu'étant donné la diminution du nombre des parties au Fonds, ce dernier ne serait plus en mesure de fonctionner normalement ou de réunir des contributions suffisantes pour pouvoir verser des indemnités lorsque se produiraient de nouveaux incidents qui pourraient créer de nouvelles responsabilités. Il a fait appel à toutes les parties aux Conventions de 1969 et de 1971 pour qu'elles déposent au plus tôt leurs instruments de dénonciation et prennent les mesures législatives voulues pour ratifier les Protocoles de 1992 (SPLOS/48, par. 54).

440. *Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS)*. Aucun pays n'a encore ratifié la Convention HNS, adoptée le 3 mai 1996, ni y a adhéré. Pourtant, lorsqu'elle sera en vigueur, la Convention permettra de verser jusqu'à 250 millions de droits de tirage spéciaux (environ 336 millions de dollars des États–Unis) à titre d'indemnisation aux victimes d'accidents mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses – des produits chimiques, par exemple. Elle prévoit la responsabilité objective du propriétaire du navire et un système d'assurance obligatoire et de certificats d'assurance. Comme dans le cas de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, lorsqu'il se produit un accident ouvrant droit à indemnisation en vertu de la Convention HNS, l'indemnisation sera d'abord demandée au propriétaire du navire jusqu'à concurrence de 100 millions de droits de tirage spéciaux (environ 134 millions de dollars). Au-delà de cette limite, l'indemnisation sera versée par le Fonds international d'indemnisation, financé par les chargeurs, jusqu'a concurrence de 250 millions de droits de tirage spéciaux (environ 336 millions de dollars). Ce montant comprend l'indemnisation versée par le propriétaire.

441. Une réunion consultative extraordinaire des représentants des gouvernements et des industries intéressées a été récemment organisée pour examiner les problèmes que pose l'application de la Convention HNS. Les débats ont mis en lumière des problèmes juridiques et techniques, tels que la définition du terme «réceptionnaire», l'acceptabilité de la couverture d'assurance et les moyens d'identifier les contributaires au Fonds HNS (LEG 80/10/2). Le Comité juridique de l'OMI avait accepté, à sa soixante-dix-neuvième session, d'inscrire à son programme de travail la question du contrôle de l'application de la Convention HNS, à condition que cela n'entraîne pas une renégociation des dispositions du traité ni l'élaboration de règles d'interprétation faisant foi ou contraignantes (LEG 79/11, par. 140).

Amendements aux instruments en vigueur et élaboration de nouveaux régimes de responsabilité

442. Au cours de l'année écoulée, les travaux relatifs aux amendements à apporter à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et à son Protocole de 1990 pour y introduire la notion d'assurance obligatoire en matière de responsabilité civile ont considérablement progressé, de même que les travaux relatifs à l'élaboration de deux nouveaux instruments : une convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages causés par la pollution due aux combustibles de soutes et un protocole sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés aux mouvements transfrontières de déchets dangereux et à leur élimination.

443. *Garantie financière (assurance obligatoire) de la responsabilité civile*. Lorsqu'il a examiné les dispositions devant régir la garantie financière (ou assurance obligatoire) de la responsabilité civile, le Comité juridique a tenu compte avant tout de l'interdépendance entre ces règles et la Convention d'Athènes de 1974 et son Protocole de 1970 et a élaboré des amendements s'inspirant de ceux que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) avait apportés à la Convention de Varsovie. La nouvelle Convention de Montréal, adoptée par l'OACI au mois de mai 1999, introduit un régime de responsabilités à deux niveaux en cas de décès ou de blessures de passagers. Le

premier niveau est celui de la responsabilité objective, qui donne lieu à une indemnisation allant jusqu'à 100 000 droits de tirages spéciaux (environ 135 000 dollars), indépendamment de la notion de faute du transporteur. Le deuxième niveau est fondé sur l'hypothèse de la faute du transporteur, auquel cas il n'est pas fixé de limite à l'indemnisation (voir communiqué de presse PIO 06/99 sur le site Web de l'OACI : http://www.icao.org).

444. Conformément à la Convention d'Athènes de 1974 et à son Protocole de 1990, le transporteur est responsable des dommages ou pertes subis par un passager si l'incident à l'origine du dommage se produit pendant le transport et est attribuable à la faute ou à la négligence du transporteur. La responsabilité peut être limitée si le transporteur n'a pas agi imprudemment ou dans l'intention de causer un dommage. En cas de décès ou de blessures d'un passager, la limite de la responsabilité est fixée à 46 666 droits de tirages spéciaux (environ 63 000 dollars) par transport. Le Protocole de 1990, qui n'est pas encore entré en vigueur, porte à 225 000 dollars environ la limite de l'indemnisation payable en cas de décès.

445. Le Comité juridique a bien avancé ses travaux relatifs aux amendements à apporter à la Convention d'Athènes de 1974 et à son Protocole de 1990 et il y a tout lieu de penser qu'une conférence diplomatique pourrait être réunie dans un proche avenir. Le Protocole de 1990 n'ayant été ratifié jusqu'ici que par trois États, il est probable que les projets d'amendements proposés en remplaceront certains éléments et en reprendront d'autres. On espère que les amendements apportés à la Convention d'Athènes et le nouveau Protocole encourageront un plus grand nombre d'États à adhérer à la Convention.

446. L'OMI a fourni des informations sur les débats que le Comité juridique a consacrés aux projets d'amendements, à sa soixante-dix-neuvième session, au mois d'avril 1999. Le Comité a examiné séparément la question de la garantie financière en matière de responsabilité civile et d'autres demandes d'indemnisation. La plupart des délégations se sont prononcées en faveur d'un régime d'assurance obligatoire analogue à celui que prévoyaient la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention HNS. Quelques délégations ont néanmoins été d'avis qu'il serait préférable de maintenir la possibilité d'opter pour le régime d'assurance accident individuelle en plus ou à la place de l'assurance obligatoire.

447. Le Comité a examiné une proposition tendant à remplacer l'actuel principe de base de la responsabilité prévu par la Convention d'Athènes par un régime de responsabilité à deux niveaux, analogue à celui que l'OACI a adopté dans la nouvelle Convention de Montréal (voir par. 443). La proposition a reçu un certain appui, mais il n'a pas été suffisant pour qu'elle soit adoptée et le Comité a donc décidé que le principe de base de la responsabilité prévu dans la Convention d'Athènes resterait le même.

448. *Garantie financière (assurance obligatoire) concernant les autres demandes d'indemnisation.* Un Groupe de travail spécial d'experts OMI/OIT a été créé pour examiner la question de la responsabilité et de l'indemnisation en cas de décès, de blessures et d'abandon de gens de mer. Le Groupe de travail doit se réunir pendant la prochaine session du Comité, au mois d'octobre 1999.

449. L'OMI a fait savoir que son comité juridique avait examiné la version révisée, soumise par plusieurs délégations, du projet de directives de l'OMI concernant la responsabilité des propriétaires de navires en matière de créances maritimes. Le projet a bénéficié de l'appui général. Quelques délégations ont néanmoins exprimé la crainte que les directives ne soient rendues obligatoires par incorporation dans les procédures de contrôle des navires par l'État du port. Elles ont fait observer que l'application des directives ne devrait pas être la cause de retards indus concernant l'arrivée, le mouillage et le départ des navires.

450. *Indemnisation pour les dommages causés par la pollution due aux combustibles de soute.* Comme indiqué aux paragraphes 438 et 439, le régime instauré par la Convention de 1969 et le Fonds créé en 1971 ne s'étend qu'aux dommage causés par la pollution due aux combustibles de soute des pétroliers, chargés ou non. Il ne s'étend pas à la pollution par les hydrocarbures provenant des soutes d'autres types de navires, alors que les vraquiers peuvent transporter jusqu'à 10 000 tonnes de mazout. L'OMI s'est donc avisée en 1994 qu'il fallait prévoir un régime de responsabilité et d'indemnisation dans ce domaine. Le Comité juridique s'emploie à élaborer une convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages causés par les combustibles de soute des navires.

451. L'OMI a indiqué qu'à sa soixante-dix-neuvième session (avril 1999), son comité juridique avait examiné une proposition, soumise par plusieurs délégations, concernant une version mise à jour de projets d'articles qui pourraient éventuellement devenir une convention sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages causés par la pollution due aux combustibles de soute (LEG 79/6/1). Le Comité a décidé de travailler sur la base du principe selon lequel le responsable est le propriétaire du navire, ce qui inclut expressément le propriétaire déclaré, l'affréteur coque nue et l'exploitant du navire. Le Comité

a également examiné plusieurs amendements au texte. Il a estimé toutefois qu'avant qu'il se prononce définitivement sur le sujet, il conviendrait que le groupe des délégations auteur du projet examine la question de savoir si une proposition tendant à définir le mot «compagnie» dans le Code international de gestion de la sécurité n'offrirait pas une solution de remplacement acceptable.

452. *Protocole relatif à la Convention de Bâle*. Le PNUE a fait savoir que le Groupe de travail spécial d'experts juridiques et techniques avait tenu sa neuvième session à Genève du 19 au 23 avril 1999. Le Groupe de travail avait été créé en application de la décision IV/9 de la Conférence des parties à la Convention de Bâle, à sa quatrième réunion, pour élaborer un projet de protocole sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés aux mouvements transfrontières de déchets dangereux et à leur élimination. Le texte définitif du projet de protocole devrait être présenté à la Conférence des parties à sa cinquième réunion, qui doit se tenir à Bâle au mois de décembre 1999.

453. Le Groupe de travail spécial se réunira encore une fois, du 30 août au 3 septembre 1999, pour mettre la dernière main au projet de protocole. À sa neuvième session, il n'était pas encore parvenu à un accord sur les projets d'articles concernant le champ d'application du protocole, la responsabilité objective et les mécanismes d'indemnisation. Une autre question non résolue était celle de savoir qui serait financièrement responsable en cas d'accident.

454. Le projet de texte que le Groupe doit examiner à sa session prochaine prévoit que le régime de responsabilité s'applique à partir du moment où les déchets sont chargés sur le territoire de l'État d'exportation jusqu'au moment où l'opération d'élimination est terminée. Toute partie est autorisée à exclure de l'application du Protocole, par voie de notification, la responsabilité pour les dommages attribuables à des accidents se produisant sur son territoire, y compris dans ses eaux territoriales. Au cas où un accident se produirait dans des zones situées au-delà de la juridiction nationale, l'indemnisation des dommages ne couvrira ni la perte de revenus découlant directement de l'exploitation de l'environnement, sous une forme quelconque, à des fins économiques, ni le coût de la remise en état du milieu détérioré. Le Protocole s'appliquera aussi au trafic illicite[105].

2. Coopération régionale

a) Bilan des principaux programmes et plans d'action relatifs aux mers régionales

455. Le programme relatif aux mers régionales, commencé en 1974, est fondé sur des plans d'action périodiquement révisés, adoptés lors de réunions intergouvernementales de haut niveau et appliqués, le plus souvent, dans le cadre de conventions relatives à des mers régionales ayant force obligatoire, sous la direction des Parties contractantes ou de réunions intergouvernementales. Le PNUE a contribué à la négociation de 12 conventions et plans d'action relatifs à des mers régionales et apporte actuellement son soutien à des négociations concernant le Pacifique Est-Centre et l'Atlantique Sud-Ouest.

456. Après l'adoption par la conférence de Washington, en novembre 1995, du Plan d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, le PNUE avait entrepris de relancer son programme pour les mers régionales. La demande formulée par son conseil d'administration dans sa décision 20/19 A du 5 février 1999 l'a de nouveau incité à renforcer ce programme, considéré par le Conseil comme le principal mécanisme dont le PNUE dispose pour exécuter les activités découlant du chapitre 17 d'Action 21.

457. Pour donner suite à cette demande, et permettre un débat sur les problèmes d'intérêt commun, le PNUE a convoqué à La Haye, du 5 au 8 juillet 1999, la deuxième Réunion mondiale relative aux conventions et plans d'action concernant les mers régionales. Entre autres points inscrits à l'ordre du jour figuraient l'état des conventions et plans d'action, les progrès enregistrés dans leur application et leur contribution à la mise en oeuvre du Mandat de Jakarta sur la diversité biologique des mers et des zones côtières, l'Initiative internationale sur les récifs coralliens, le Programme d'action de la Barbade pour le développement durable des petits États insulaires en développement et le Programme de travail de Buenos Aires concernant la Convention-cadre sur les changements climatiques. Les débats ont également porté sur l'exécution du Plan d'action mondial pour la conservation des mammifères marins, les corrélations avec le droit de la mer et le renforcement de liens et de formes de coopération horizontale entre les conventions et les plans d'action relatifs aux mers régionales ainsi que la promotion d'une coopération plus étroite entre ces instruments.

Plan d'action pour l'Afrique du centre et de l'Ouest et Plan d'action pour l'Afrique de l'Est

458. Le PNUE a procédé à l'inventaire des sources de pollution et activités terrestres ayant une incidence sur les écosystèmes côtiers, marins et dulcicoles de la région et élaboré un plan d'action stratégique pour l'Afrique de

l'Est. Malheureusement, plusieurs facteurs se sont ligués pour contrarier l'exécution du programme de travail visant à mettre en oeuvre la Convention de 1985 pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région d'Afrique de l'Est (Convention de Nairobi) et la Convention de 1981 relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (Convention d'Abidjan). On mentionnera : a) l'insuffisance des fonds affectés à l'exécution des programmes convenus au titre des conventions (non-paiement de toutes les quotes-parts et contributions annoncées au Fonds d'affectation spéciale); b) le faible taux de ratification des conventions (10 pays sur les 21 que compte la région de l'Afrique de l'Ouest et du centre sont devenus Parties à la Convention d'Abidjan de 1981, et 11ans après son entrée en vigueur la Convention de Nairobi de 1985 ne compte toujours que six Parties); c) la mauvaise coordination des programmes aux échelons national et régional; d) les carences des institutions nationales qui ne sont pas à même d'assurer l'utilisation durable des ressources marines et côtières, faute notamment d'avoir tenu compte des objectifs des conventions dans les politiques et programmes nationaux de développement; e) la lenteur du processus de mise en place en Côte d'Ivoire d'un groupe régional de coordination pleinement opérationnel capable de veiller à l'application de la Convention d'Abidjan.

459. Des mesures destinées à relancer les deux conventions ont été adoptées à la Conférence panafricaine sur la gestion intégrée et durable des zones côtières tenue à Maputo en juillet 1998. À la suite de cette initiative, le Comité consultatif sur la protection des mers a organisé une conférence sur la coopération pour la mise en valeur et la protection des zones côtières du milieu marin en Afrique subsaharienne, qui s'est tenue au Cap (Afrique du Sud), du 30 novembre au 4 décembre 1998. Dans la déclaration du Cap, le PNUE a été invité, en tant que secrétariat des Conventions de Nairobi et d'Abidjan, à élaborer, en consultation étroite avec les organes directeurs compétents, un plan d'action concret pour la relance et la coordination de l'application des conventions, grâce à la création d'un mécanisme commun.

460. Pour donner effet à la déclaration du Cap sur le processus africain de mise en valeur et de protection des zones côtières, en particulier en Afrique subsaharienne, et à la décision 20/27 de son Conseil d'administration, en date du 4 février 1999, le PNUE a décidé d'inscrire au nombre de ses priorités pour les exercices biennaux 1998-1999 et 2000-2001 l'octroi aux pays africains d'une aide qui leur permette de se doter des moyens de tenir les différents engagements qu'ils ont pris en matière d'environnement. Il s'agit notamment d'actualiser les instruments existants pour qu'ils puissent contribuer durablement et efficacement à la recherche de solutions aux nouveaux défis.

461. Dans le cas de la Convention de Nairobi, le processus d'actualisation a déjà démarré. La première Conférence des Parties, tenue en mars 1997, a constaté que, depuis l'adoption de la Convention jusqu'au moment de son entrée en vigueur en mai 1996, il y avait eu une prise de conscience plus aiguë des problèmes d'environnement, des modifications de l'environnement dans la région et une évolution du droit international de l'environnement. En conséquence, conformément à l'article 7 1) d) de la Convention et à la décision CP.1/4 de leur première conférence, les Parties ont décidé de créer un groupe de travail technique et juridique chargé d'étudier la possibilité de réviser le texte de la Convention et des protocoles y relatifs (en particulier le Protocole relatif aux zones protégées et à la faune et à la flore sauvages dans la région de l'Afrique de l'Est), compte tenu des modifications de l'environnement et de l'évolution récente du droit international de l'environnement et des accords pertinents (entre autres le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres), et de formuler et d'adopter des directives, des normes et des critères pour la sélection, la création et la gestion de zones protégées au titre du Protocole relatif aux zones protégées et à la flore et la faune sauvages dans la région de l'Afrique de l'Est (art. 9 du Protocole).

462. Une réunion d'experts juridiques et techniques a été organisée par le PNUE à Quatre Bornes (Maurice), du 15 au 18 décembre 1998, pour examiner la Convention de Nairobi et le Protocole relatif aux zones protégées et à la faune et à la flore sauvages dans la région de l'Afrique de l'Est. Les experts ont recommandé que la deuxième Conférence des Parties, prévue pour septembre 1999, approuve un programme de travail consistant : a) à poursuivre l'examen de la Convention et du Protocole et à élaborer des directives et des normes pour la sélection, la création et la gestion de zones protégées conformément aux dispositions de l'article 9 du Protocole; b) à élaborer des directives pour l'application des dispositions de la Convention; c) à examiner diverses questions susceptibles de mériter une étude approfondie, telles que la protection du milieu marin contre la pollution due à des sources et activités terrestres, l'exploration et l'exploitation du plateau continental, des fonds marins et de leur sous-sol et la question de la responsabilité et de l'indemnisation en cas de dommage.

Plan d'action pour les Caraïbes

463. Les Parties contractantes à la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes (Convention de Cartagena) ont décidé d'élaborer un protocole relatif à la pollution due à des sources et activités terrestres. Les experts juridiques, techniques et politiques chargés d'examiner le projet de protocole ont tenu leur deuxième réunion à Kingston (Jamaïque) du 16 au 18 juin 1999. La Conférence de plénipotentiaires convoquée pour mettre au point le texte définitif et adopter le protocole s'est tenue à Aruba, du 27 septembre au 6 octobre 1999.

464. En collaboration avec les Gouvernements du Royaume-Uni et de la Jamaïque, on a organisé un atelier sur la diversité biologique du milieu marin dans les Caraïbes, qui s'est tenu à Montego Bay (Jamaïque) du 27 au 29 octobre 1998. Les participants, venus de toute la région des Caraïbes, ont tiré ensemble les leçons de l'action menée pour préserver durablement la diversité biologique du milieu marin dans la région. Ils ont recensé les facteurs qui limitent ou contrecarrent ces efforts et fait des recommandations sur les mesures à prendre.

465. Le Programme du PNUE pour l'environnement des Caraïbes (PEC) a organisé, avec l'appui du Centre international d'écotechnologie d'Osaka (Japon), un atelier sur les techniques écologiquement rationnelles de traitement des eaux usées d'origine ménagère, qui s'est tenu à Montego Bay (Jamaïque), du 16 au 20 novembre 1998. Plus de 60 participants ont ainsi pu échanger des informations sur les nouveaux systèmes de collecte et de traitement des eaux usées. L'objet de cet atelier était de faciliter la coordination par le PEC de projets et d'activités visant à prévenir, réduire et maîtriser les pollutions dues à des sources et activités terrestres.

466. La mise en place du Réseau d'information sur le milieu marin et les zones côtières dans la région des Caraïbes s'est achevée au début de 1999. Cet important projet du PEC devrait faciliter les échanges d'informations sur l'environnement grâce au tissage de liens plus étroits entre les pays de la région. Le site Web du PEC (http://www.cep.unep.org) est un outil de plus en plus utilisé pour la diffusion de l'information, notamment des publications disponibles sous forme électronique. On y a incorporé le site Web du Groupe de gestion des zones côtières de la Barbade (http://www.cep.unep.org/barbados/czmu/coastal.htm), qui donne des informations sur le milieu marin et les zones côtières de la Barbade et les problèmes soulevés par la gestion de ces zones.

467. Chargé d'assurer la liaison avec l'Initiative internationale sur les récifs coralliens, le PEC appuie les activités du réseau mondial de surveillance de ces récifs – l'un des volets de l'Initiative. Ente autres activités visant à améliorer la gestion des zones marines protégées, il apporte son concours à la création d'une base de données globale sur ces zones (voir par. 505). Avec une aide financière importante de la US Agency for International Development (USAID), il a élaboré et exécuté le seul projet régional complet conçu dans le cadre de l'Initiative internationale sur les récifs coralliens pour promouvoir un tourisme côtier viable. Ce projet multidisciplinaire d'une durée de trois ans vient de s'achever; son objet était d'améliorer la qualité de l'environnement et de protéger les ressources naturelles marines et côtières dans la région en réduisant les incidences du tourisme sur ces ressources et en encourageant les professionnels du tourisme à adopter des pratiques écologiquement rationnelles.

Mer Rouge et golfe d'Aden

468. Au titre du plan-cadre pour la région de la mer Rouge financé par le Fonds mondial pour l'environnement, un stage de formation à la lutte contre la pollution par les hydrocarbures a été organisé à Djedda (Arabie saoudite), du 21 au 25 février 1998. Les participants venaient de Jordanie, de Djibouti, d'Arabie saoudite, du Soudan, de l'Égypte et du Yémen. Un autre stage de formation régionale portant sur la gestion intégrée des zones côtières s'est tenu à Port-Saïd (Égypte), du 21 au 25 juin 1998. Il a réuni 18 participants venant de Jordanie, de Djibouti, d'Arabie saoudite, du Soudan et du Yémen.

Convention du Koweït

469. L'Organisation régionale pour la protection du milieu marin travaille actuellement à l'élaboration d'un protocole relatif à la diversité biologique et à la création de zones spécialement protégées (voir par. 501). Un projet de directives concernant la gestion intégrée des zones côtières et marines a été élaboré en collaboration avec le PNUE. Ces dispositions ont été examinées par des experts au cours d'une réunion tenue à Mascate les 29 et 30 mai 1999.

470. L'Organisation régionale a chargé le Centre d'assistance mutuelle en cas d'urgence dans le milieu marin d'appliquer le Protocole de 1978 concernant la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (pour plus de détails, voir par. 430).

471. En ce qui concerne les arrangements régionaux pour le contrôle des navires par l'État du port, le Centre d'assistance mutuelle a effectué une enquête dans la région en 1998/99, afin de passer en revue les procédures d'inspection, les dispositions réglementaires et les mesures de sécurité en vigueur dans les États membres de l'Organisation régionale. En juin 1999, une réunion organisée sur ce thème en collaboration avec l'OMI et le secrétariat du Conseil de coopération du Golfe a débouché sur un premier projet d'arrangements régionaux concernant le contrôle par l'État du port.

472. L'action menée par l'Organisation régionale pour la protection du milieu marin en vue de créer des offices de protection de l'environnement dans ses États membres a principalement consisté à dispenser une formation dans les domaines de la surveillance et de l'évaluation de la pollution marine, de l'assurance-qualité et de la gestion de l'environnement. Un autre objectif important est la mise en place des capacités juridiques nécessaires pour assurer une bonne gestion des ressources marines et l'application de la réglementation en vigueur.

Plan d'action pour la Méditerranée

473. Le Bureau des Parties contractantes à la Convention de Barcelone s'est réuni à Athènes, les 29 et 30 avril 1999. Il a débattu des amendements à apporter au Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique et de la stratégie d'information sur le Plan d'action pour la Méditerranée. Trois réunions de groupes de travail de la Commission méditerranéenne sur le développement durable ont été organisées autour de différents thèmes concernant l'environnement.

474. La Commission méditerranéenne sur le développement durable a tenu sa cinquième réunion à Rome, du 1er au 3 juillet 1999, et a fait à cette occasion des recommandations et des propositions concrètes concernant les points suivants : indicateurs du développement durable, tourisme et développement durable, et information, sensibilisation et participation. Ses recommandations ont été présentées à la onzième Réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone (Malte, 27-30 octobre 1999).

475. Un plan d'action pour la conservation de la flore marine en Méditerranée a été approuvé par les responsables des aires spécialement protégées, lors de leur quatrième Réunion, qui s'est tenue du 12 au 14 avril 1999 (voir par. 502).

476. Grâce à une subvention du Fonds mondial pour l'environnement, le PNUE a élaboré, en collaboration avec l'OMS, un rapport sur l'inventaire des points les plus pollués et des zones sensibles en Méditerranée (MAP Technical Reports Series No 124, PNUE, Athènes, 1999) (voir par. 503).

Mers d'Asie du Sud

477. Un stage de formation sur la gestion intégrée des zones côtières et marines protégées dans les mers d'Asie du Sud a été organisé en septembre 1998, dans le cadre du Plan d'action pour l'Asie du Sud. Le Programme coopératif sur l'environnement pour l'Asie du Sud (SACEP) a coordonné la rédaction d'un rapport faisant le point des progrès accomplis dans l'application des plans d'action pour la conservation et le développement durable des écosystèmes coralliens en Asie du Sud, rapport qui a été présenté lors du Colloque international sur la gestion des écosystèmes marins tropicaux tenu à Townsville (Australie) en novembre 1998. La Banque asiatique de développement a accepté de financer pendant deux ans l'élaboration et la mise en place, avec le concours technique de l'Alliance mondiale pour la nature, d'un mécanisme de gestion intégrée des écosystèmes côtiers et marins jugés vulnérables (2001-2002).

Atlantique Sud-Ouest

478. Un atelier régional réunissant des experts désignés par les Gouvernements argentin, brésilien et uruguayen s'est tenu à Brasilia, du 30 septembre au 2 octobre 1998, pour faire le point de la pollution due aux activités terrestres. Les déchets d'origine ménagère ou industrielle, les hydrocarbures et la modification et la dégradation de l'habitat ont été désignés comme les principales sources de pollution.

Plan d'action pour le Pacifique Nord-Ouest

479. Deux ateliers se sont tenus dans la région : l'un sur la surveillance au niveau régional à Vladivostok (Fédération de Russie) du 1er au 3 juillet 1999 et l'autre sur la gestion des données et de l'information à Beijing du 6 au 8 juillet 1998. À l'atelier de Beijing, des rapports nationaux ont été présentés et examinés et des recommandations pour les futurs programmes ont été formulées.

480. À la quatrième réunion intergouvernementale tenue à Beijing les 6 et 7 avril 1999, les États membres ont décidé de créer un réseau de centres d'activités régionaux.

481. Enfin, la troisième réunion sur la pollution marine, la préparation et l'intervention s'est tenue à Yuzhno-

Sakhalinsk (Fédération de Russie), du 13 au 15 juillet 1999. À cette réunion, les États membres ont convenu de poursuivre l'élaboration d'un dispositif régional d'intervention pour le Pacifique Nord-Ouest.

Pacifique Sud

482. Le PNUE a coopéré avec le Programme régional du Pacifique Sud pour l'environnement dans le cadre d'un certain nombre d'activités, notamment la préparation du rapport GEO-2000 pour le Pacifique et la présentation du rapport de la région du Pacifique à la septième session de la Commission du développement durable. Des activités communes concernant la gestion des déchets ont également été menées.

Mise en place d'un programme pour les mers régionales pour le Pacifique du Centre-Est

483. La préparation d'un projet de plan d'action et de convention-cadre concernant un programme pour les mers régionales pour le Pacifique du Centre-Est a commencé début 1998 en consultation avec des représentants de haut niveau des Gouvernements du Costa Rica, d'El Salvador, du Guatemala, du Honduras, du Mexique, du Nicaragua et du Panama. À sa vingtième session, le Conseil d'administration du PNUE a approuvé, dans sa décision 20/20, les démarches entreprises pour faciliter la mise en place de ce programme. Il a également pris note de la large adhésion des gouvernements concernés aux projets de plan d'action et de convention. Il a invité ces gouvernements à approuver la convocation d'une réunion d'experts gouvernementaux de haut niveau qui serait chargée de revoir les projets de convention et de plan d'action pour la protection du milieu marin et côtier du Pacifique du Centre-Est.

b) Autres régions

Commission pour la protection du milieu marin de la Baltique (HELCOM)

484. Dans le cadre d'une proposition relative à la protection de zones situées en dehors des eaux territoriales dans la Baltique, on avait suggéré d'inclure dans le système actuel de zones côtières et marines protégées de la Baltique 24 nouvelles zones qui étaient, pour la plupart, situées en dehors des eaux territoriales (voir par. 507).

485. Afin de réduire les apports de nitrate, de phosphore et de produits de protection des plantes provenant des activités agricoles, les États riverains de la Baltique ont amendé en 1998 l'annexe III à la Convention d'Helsinki concernant la prévention de la pollution d'origine terrestre pour y inclure des règles concernant la prévention de la pollution due aux activités agricoles. Ces modifications entreront en vigueur le 1er juillet 2000 (voir recommandation 19/6 de l'HELCOM. L'entrée en vigueur a été reportée de six mois conformément aux dispositions du paragraphe 2, deuxième alinéa de l'article 24 de la Convention d'Helsinki). La question sera examinée de nouveau dans le cadre d'un projet du Fonds pour l'environnement mondial prévu pour la région de la Baltique qui portera notamment sur l'application de mesures visant à réduire la pollution de sources diffuses d'origine agricole. En 1998, les États de la Baltique ont en outre convenu des moyens de mettre en oeuvre la stratégie visant à éviter les rejets, émissions et pertes de substances dangereuses d'ici 2020. Cette stratégie a essentiellement pour objectif d'établir une liste pragmatique de substances/ groupes de substances, de mettre en place des mécanismes pour déterminer les priorités et de proposer des mesures appropriées pour réduire les rejets.

486. Parmi les autres mesures prises pour réduire et contrôler la pollution d'origine terrestre, il convient de noter notamment : a) des mesures visant à réduire les rejets provenant de la pisciculture en eau douce (recommandation 20/1 de l'HELCOM); b) l'approbation de pesticides (produits de protection des plantes) à utiliser dans les bassins hydrographiques de la Baltique (recommandation 20/2 de l'HELCOM); et c) la réduction des nutriments et d'autres polluants provenant du lessivage des terres forestières (recommandation 20/3 de l'HELCOM). (En ce qui concerne les rejets illégaux dans la mer, voir par. 423 à 425; les peintures antisalissures, voir par. 416; les moyens d'inter-vention en cas de déversements d'hydrocarbures, voir par. 429.)

487. Toutes les activités de surveillance des côtes et du milieu marin de l'HELCOM sont à présent menées dans le cadre d'un seul programme dénommé COMBINE, avec le Conseil international pour l'exploration de la mer comme centre de données thématiques de l'HELCOM. Les émissions, les rejets et les charges polluantes de sources diffuses et non diffuses dans l'ensemble du bassin hydrographique de la Baltique sont surveillés par le programme pour la compilation des charges de pollution.

Commission pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est

488. La Commission pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (Commission OSPAR) est entrée en vigueur le 25 mars 1998. Elle remplace et actualise la Convention d'Oslo de 1972 et la Convention de Paris de 1974. La nouvelle Commission OSPAR a tenu

sa première réunion, au niveau ministériel, à Sintra (Portugal) du 21 au 24 juillet 1998. Elle a tenu sa deuxième réunion en juin 1999.

489. La Commission prévoit la possibilité d'élargir son champ de compétence par l'adoption de nouvelles annexes. En conséquence, la réunion ministérielle de 1998 a adopté à l'unanimité une annexe concernant la protection et la conservation des écosystèmes et de la diversité biologique de la zone maritime. En outre, elle a adopté une stratégie pour mettre en oeuvre la nouvelle annexe et orienter les travaux à long terme de la Commission dans ce domaine. Trois stratégies ont également été adoptées pour orienter les travaux en matière de lutte contre la pollution de la zone maritime. La réunion ministérielle a également adopté une décision juridiquement contraignante interdisant l'abandon d'installations désaffectées au large. (Pour le détail concernant l'annexe, la stratégie de mise en oeuvre, les trois stratégies de lutte contre la pollution et la décision, voir A/53/456, par. 257, 316 et 413). Se fondant sur la décision, la Commission a adopté, à sa réunion de juin 1999, une cinquième stratégie visant les objectifs environnementaux et les mécanismes de gestion pour les activités offshore (voir également par. 354 et 357).

3. Zones marines protégées et zones marines particulièrement vulnérables

490. Les préoccupations au sujet de la dégradation de l'environnement et de l'écosystème marin, en particulier dans les zones côtières, du fait de la pollution due aux activités terrestres et autres activités, et au sujet de la surexploitation des ressources biologiques marines ont renforcé la nécessité d'intervenir en vue de réduire et de contrôler ces incidences négatives en particulier dans les zones marines écologiquement fragiles, notamment les zones de productivité élevée et de grande importance sur le plan biologique.

491. Les mesures qu'un État souhaiterait peut-être adopter en vue de protéger une zone et ses espèces dépendront des activités qu'il souhaite réglementer. À l'exception de toute réglementation affectant la navigation, un État peut prendre unilatéralement, s'il le souhaite, n'importe quelle mesure pour protéger une zone relevant de sa juridiction nationale, par exemple, en créant une zone marine protégée. Si un État souhaite adopter des mesures en vue de protéger une zone ou des espèces particulières de sa zone économique exclusive contre les activités liées au transport maritime, conformément au paragraphe 6 de l'article 211 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, il doit tout d'abord demander l'approbation de l'OMI, en sa qualité d'organisation internationale compétente, pour bénéficier des mesures que cette institution a mises en place à cet effet, par exemple la désignation d'une zone spéciale au titre de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), ou l'adoption de mesures d'organisation du trafic maritime. Par ailleurs, il peut demander également à l'OMI de définir la zone comme étant une zone marine particulièrement vulnérable.

492. La création d'une zone marine protégée ou l'adoption de toute autre mesure de protection dans la zone économique exclusive, par exemple la réglementation des saisons et des zones de pêche conformément au paragraphe 4 c) de l'article 62 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ne peut avoir pour effet de restreindre le droit de navigation d'autres États, à moins que ces restrictions ne soient approuvées par l'OMI. Une zone marine protégée n'ayant pas nécessairement besoin de bénéficier d'une protection spéciale contre les activités liées au transport maritime, et réciproquement – une zone marine où des mesures de l'OMI sont applicables n'ayant pas nécessairement été désignée comme zone marine protégée –, la présente section traite séparément des zones marines protégées et des mesures visant à protéger certaines zones marines des activités liées au transport maritime.

493. La responsabilité qui incombe aux États en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de conserver et de gérer leurs ressources naturelles, notamment la nécessité de prendre en considération les effets des mesures de conservation sur les espèces associées aux espèces exploitées ou dépendant de celles-ci (art. 61, par. 4) et l'obligation des États, au titre du paragraphe 5 de l'article 194, de protéger et préserver les écosystèmes rares ou délicats ainsi que l'habitat des espèces et autres organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction, a par ailleurs été renforcée par l'obligation qui incombe aux parties à la Convention sur la diversité biologique de créer des zones marines protégées dans les secteurs qui relèvent de leur juridiction nationale, ainsi que par un certain nombre de conventions et protocoles régionaux qui prévoient également la création de zones protégées par les parties.

494. Les zones marines protégées constituent des outils de gestion utiles et importants pour les différents niveaux de conservation, de gestion et d'exploitation rationnelle de la diversité biologique et des ressources marines et côtières. Elles peuvent être de petites ou de très grandes tailles et définies pour différents objectifs de gestion, allant de la stricte protection à des usages multiples. Comme pour les zones terrestres protégées, le niveau de protection d'une zone marine protégée peut varier et devrait correspondre

à ses objectifs particuliers en matière de conservation. Des ressources financières et techniques et un personnel qualifié, ainsi que le rôle des parties prenantes, en particulier des collectivités locales, dans la création et la gestion de la zone protégée constituent des facteurs essentiels pour sa bonne gestion. En fait, les zones marines protégées donnent de bons résultats lorsqu'elles sont mises en place dans le contexte d'un plan de gestion intégré.

495. Dans sa décision 7/1 (par. 22), la Commission du développement durable a invité les gouvernements à désigner et à gérer des zones marines protégées, et à élaborer en même temps les autres instruments de gestion voulus, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, au programme de travail de la Convention sur la diversité biologique et à son mandat de Jakarta, afin d'assurer la conservation de la diversité biologique et la gestion et l'utilisation durables des océans.

496. Le secrétariat de la Convention sur la diversité biologique, qui a été prié par la Conférence des parties de formuler des critères pour la désignation de zones marines et côtières protégées et les aspects de leur gestion, a signalé que cette tâche serait pratiquement impossible si l'on ne tirait pas parti de l'expérience d'organisations et initiatives pertinentes. Afin de réaliser l'objectif précité, il coopère ou a engagé des entretiens avec les organisations et initiatives ci-après : la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Secrétariat de l'ONU, la Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel, la Convention relative aux zones humides, l'OMI, le PNUE, les conventions et plans d'action relatifs aux mers régionales, le Programme intergouvernemental sur l'homme et la biosphère de l'UNESCO, et l'UICN et sa commission mondiale des zones protégées.

Récifs coralliens et zones marines protégées

497. Dans un document présenté conjointement par le secrétariat de l'Initiative internationale sur les récifs coralliens, la Commission océanographique intergouvernementale, le PNUE et le réseau mondial de surveillance des récifs coralliens, il a été indiqué que l'Initiative, dans son nouvel appel à l'action adopté en 1998 [pour une description plus complète, voir le sous-chapitre sur la diversité biologique des mers et des zones côtières (par. 312 à 324)] a arrêté les mesures prioritaires ci-après ayant trait aux zones marines protégées : a) améliorer la gestion et l'exploitation rationnelle des ressources halieutiques dans les écosystèmes des récifs coralliens et écosystèmes apparentés grâce à la création de zones marines protégées et à leur exploitation avec la participation des populations, tant au niveau local que sur des superficies plus grandes; et b) conserver et restaurer les valeurs et fonctions des écosystèmes marins tropicaux en assurant la protection des zones marines dans une optique de gestion intégrée des écosystèmes. L'Initiative internationale a par ailleurs souligné la corrélation existant entre les zones marines protégées, le tourisme et le secteur privé et a demandé que ce dernier soit reconnu en tant que partenaire potentiel important pour la création et la gestion des zones marines protégées de récifs coralliens et intervienne dans les activités menées dans ce domaine.

498. Le secrétariat de l'Initiative fait observer que si l'un des principaux objectifs des zones marines protégées est de préserver la biodiversité, en particulier les espèces de poissons présentant un intérêt commercial, rares sont les zones protégées qui ont été conçues pour protéger les frayères accueillant une multitude de poissons de récifs coralliens. Inversement, les pêcheurs locaux recommandent souvent que des zones qui ne font pas partie des lieux de frai reconnus soient conservées parce que ces zones se prêtent plus facilement à l'exploitation. Cela entraîne une surexploitation des ressources de poissons des récifs coralliens et de ce fait une perte de produits alimentaires pour les populations locales ainsi qu'une baisse du revenu provenant du tourisme maritime. Il importe de déterminer d'urgence les zones de frai et de leur accorder une protection maximale, soit en tant que zones marines protégées ou en tant que zones spécialement protégées soumises à des fermetures saisonnières pendant les périodes de frai. Une autre considération dans la désignation des zones marines protégées serait d'accorder la préférence aux sites qui sont des sources de larves pour les habitats en aval et qui servent de réceptacle pour ces larves. Il importe donc d'effectuer d'urgence des recherches pour déterminer la connexion entre les habitats afin de choisir les meilleurs sites à désigner comme zones maritimes protégées et d'établir des corridors pour le transport des larves et la conservation de la diversité biologique. L'évaluation préliminaire des relations entre les récifs coralliens à une échelle régionale fait partie des attributions de l'International Coral Reef Action Network (ICRAN), projet visant à appliquer, d'une manière stratégique, le Programme d'action de l'Initiative internationale sur les récifs coralliens. Des évaluations plus détaillées sont également en cours dans le cadre d'un projet du Fonds mondial pour la nature sur une recherche ciblée en cours d'élaboration à la Banque mondiale.

Faits nouveaux au niveau des régions

499. Plusieurs conventions régionales contiennent des dispositions concernant la désignation de zones marines

protégées par les parties contractantes. On trouvera ci-après les informations communiquées par le PNUE sur les faits nouveaux dans le cadre de son programme pour les mers régionales et sur les activités qu'il mène dans d'autres régions (voir aussi la partie relative à la coopération régionale pour la protection et la préservation du milieu marin, par. 455 à 489).

500. *Afrique de l'Est*. La réunion d'experts juridiques et techniques chargés d'examiner la Convention de Nairobi de 1985 et le Protocole relatif aux zones protégées et à la flore et à la faune sauvages en Afrique de l'Est, qui s'est tenue en décembre 1998 (voir par. 462), a recommandé que la deuxième Conférence des Parties examine, à sa deuxième session, en septembre 1999, la formulation de principes directeurs et de normes concernant l'identification, la sélection, l'établissement et la gestion de zones protégées, conformément à l'article 9 du Protocole.

501. *Région de l'Organisation régionale pour la protection du milieu marin*. L'Organisation régionale pour la protection du milieu marin met actuellement au point un Protocole sur la diversité biologique et l'établissement de zones spécialement protégées. L'instrument permettra d'assurer la conservation, la protection et la restauration de la santé et de l'intégrité de l'écosystème et de la diversité biologique dans la région. Il permettra de protéger les espèces menacées ou en voie de disparition, les habitats vulnérables, les sites ayant une importance particulière, ainsi que les types d'écosystèmes côtiers et marins représentatifs, leur diversité biologique et leur exploitation rationnelle afin de préserver leur viabilité à long terme et leur diversité.

502. *Région méditerranéenne*. À leur quatrième réunion, tenue en avril 1999, les organes de liaison des zones spécialement protégées ont approuvé un projet de plan d'action pour la conservation de la flore marine en Méditerranée, en application du Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée, adopté en 1995. Le plan d'action devrait être adopté par la onzième réunion des Parties contractantes à la Convention de Barcelone, en octobre 1999.

503. Avec un financement du Fonds mondial pour l'environnement, le PNUE, en collaboration avec l'OMS, a établi un rapport intitulé «Identification of Priority Pollution Hot Spots and Sensitive Areas in the Mediterranean» (Série de rapports techniques du Plan d'action pour la Méditerranée, No 124, Athènes, 1999). Le rapport, qui a été établi dans le contexte du Plan d'action stratégique pour la Méditerranée, fait suite au Protocole pour la protection de la Méditerranée contre les sources et activités d'origine terrestre.

504. L'Université des Nations Unies (UNU) a indiqué qu'elle avait lancé, avec l'Université de Sassari , en Sardaigne (Italie), un projet commun de recherche et de formation sur la gestion intégrée des zones marines protégées. Ce projet met l'accent sur la création de capacités, l'établissement de réseaux, le renforcement des institutions, l'administration et la sensibilisation du public à l'échelle de la région. Centré sur la Méditerranée, il a pour objet de favoriser la coopération avec les établissements universitaires et les instituts de recherche dans la région. Un cours de formation sur les parcs marins en tant qu'instruments de gestion intégrée des zones côtières devait se tenir à Sassari en octobre 1999. Un élément important du projet est la Base de données sur l'éducation et la formation en matière de gestion intégrée des zones côtières et des océans, initiative conjointe de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'ONU et de la Division pour la gestion durable de l'énergie et de l'environnement du PNUD, dans le cadre du programme Formation-mers-côtes. Conçue comme un centre d'information sur le renforcement des capacités, la Base de données présente les programmes de formation et d'enseignement offerts dans les différentes régions du monde dans le domaine de la gestion intégrée des zones côtières et des océans (pour plus de renseignements, consulter le site Web de l'ICOM, à l'adresse suivante : http://www.ias.unu.edu/vu/ icom).

505. *Région des Caraïbes*. Pour entrer en vigueur, le Protocole à la Convention de Cartagena relatif aux zones spécialement protégées, à la faune et à la flore sauvages doit encore être ratifié par deux pays. Les pays dans lesquels le Protocole est en cours de ratification sont la France, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la Jamaïque et la Trinité-et-Tobago. En vue d'atteindre son objectif relatif au renforcement de la gestion des zones marines protégées, le Programme pour l'environnement des Caraïbes appuie des initiatives telles que la constitution d'une base de données globale sur les zones marines protégées, la mise en place d'un réseau régional, un programme de «formation de formateurs» sur les zones marines protégées et des activités d'assistance technique.

506. Il est par ailleurs utile de noter que la CARICOM a récemment décidé de faire de la mer des Caraïbes une zone spéciale dans le contexte du développement durable. Un projet de résolution sur la mer des Caraïbes a été présenté à l'Assemblée générale à sa vingt-deuxième session extraordinaire consacrée à l'examen et à l'évaluation de

l'application du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement, qui s'est tenue en septembre 1999. Alors que le titre du projet de résolution et d'autres éléments du texte faisaient encore l'objet de négociations, l'Assemblée a décidé de renvoyer ce projet à sa Deuxième Commission pour qu'elle l'examine, au titre du point de l'ordre du jour intitulé «Environnement et développement durable». Deux titres ont été proposés pour le projet de résolution : «Reconnaissance de la [région de la] mer des Caraïbes comme zone spéciale dans le contexte du développement durable» et «Promotion d'une approche intégrée de la gestion de la mer des Caraïbes dans le contexte du développement durable» (voir A/S-22/6, annexe). À cet égard, il convient de noter que la notion de «zone spéciale» n'a, jusqu'à présent, été utilisée que dans le contexte de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). Les zones spéciales sont toutefois mentionnées à l'article 211 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (voir par. 510 à 515 ci-après).

507. *Mer baltique*. La Commission pour la protection du milieu marin de la Baltique (HELCOM) a indiqué (par l'intermédiaire du PNUE) que, dans le cadre d'une proposition relative à la protection de zones situées en dehors des eaux territoriales dans la Baltique, on avait suggéré d'inclure dans le système actuel de zones côtières et marines protégées de la Baltique 24 nouvelles zones qui étaient, pour la plupart, situées en dehors des eaux territoriales. Le système actuel comprend 62 zones marines, toutes situées dans les eaux territoriales des États riverains de la Baltique. Parmi les mesures envisagées, il est prévu de mettre au point des plans de gestion des zones protégées, en tenant compte de toutes les activités pouvant entraîner la pollution de ces zones.

Zones marines protégées au-delà des limites de la juridiction nationale

508. Il a été récemment proposé d'élaborer des mesures en vue de créer des zones marines protégées au-delà des limites de la juridiction nationale. Au cours du débat que la Commission du développement durable a consacré aux mers et aux océans à sa septième session, certaines délégations ont proposé la mise en place d'un système mondial représentatif de zones marines protégées situées tant dans les limites de la juridiction des États qu'au-delà. Certains ont fait valoir que la notion de zones protégées en haute mer devait être utilisée avec prudence tant qu'il n'y avait pas d'accord au sujet de leur utilisation durable (décision 7/1, annexe, par. 26). Plusieurs organisations non gouvernementales, comme l'Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (IUCN) et le Fonds mondial pour la nature (WWF), préconisent l'adoption de mesures de protection pour des zones situées en haute mer et sur le fond marin au-delà des limites de la juridiction nationale, comme les monts sous-marins ou les cheminées hydrothermales. Selon elles, il convient d'examiner de plus près le rôle que la Convention sur le droit de la mer pourrait jouer dans l'établissement de zones protégées en haute mer (voir le rapport intitulé *Creating a Sea Change: The WWF/IUCN Marine Policy*, Fonds mondial pour l'environnement, 1998).

509. La question de l'établissement de zones marines protégées au-delà des limites de la juridiction nationale doit être examinée dans le cadre du régime juridique établi par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et en tenant compte de l'incidence que l'établissement de telles zones peut avoir sur les autres activités maritimes. Il faudra par exemple examiner si la création d'une zone protégée autour d'une cheminée hydrothermale risque de porter préjudice à des activités telles que l'exploration et l'exploitation de sulfures polymétalliques et la prospection de ressources génétiques.

Mesures spéciales de protection de certaines zones marines contre les activités liées aux transports maritimes

510. La Convention sur le droit de la mer prévoit que des mesures spéciales peuvent être prises pour protéger certaines zones contre les risques de pollution par les navires. Aux termes du paragraphe 6 de l'article 211 de la Convention, l'État côtier est fondé à considérer qu'une zone particulière et clairement définie de sa zone économique exclusive requiert l'adoption de mesures spéciales si l'organisation internationale compétente convient que la zone considérée, pour des raisons tenant à ses caractéristiques océanographiques et écologiques, à son utilisation ou à la protection de ses ressources et au caractère particulier du trafic, requiert des mesures plus restrictives que les règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires qui sont mentionnés au paragraphe 1 du même article. Une fois que l'organisation a déterminé que l'adoption de mesures spéciales dans la zone considérée se justifie, l'État côtier peut adopter pour cette zone des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui donnent effet aux règles et normes ou pratiques de navigation internationales que l'organisation a rendues applicables aux zones spéciales. L'État côtier peut aussi adopter des lois et règlements supplémentaires, sous

réserve que l'organisation internationale compétente les approuve (alinéa c) du paragraphe 6 de l'article 211).

511. Les règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires et les pratiques de navigation applicables aux zones spéciales, dont il est fait état au paragraphe 6 de l'article 211, sont également mentionnées dans deux instruments adoptés sous l'égide de l'OMI : la Convention MARPOL 73/78, qui prévoit la désignation de «zones spéciales», vastes zones marines dans lesquelles les rejets sont strictement réglementés et où s'appliquent certaines normes en matière d'armement des navires; et la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), ainsi que les Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime, prises en application de la Convention SOLAS, qui prévoient l'adoption de mesures relatives aux routes de navigation et, notamment, aux zones à éviter. Les Directives de l'OMI pour la désignation de zones spéciales et l'identification des zones maritimes particulièrement vulnérables (résolution A.720 (17) de l'Assemblée de l'OMI) stipulent, entre autres dispositions, qu'une zone peut être désignée comme particulièrement vulnérable si l'OMI détermine qu'en raison de ses caractéristiques écologiques, socioéconomiques ou scientifiques, elle doit faire l'objet de mesures de protection particulières. Une zone maritime particulièrement vulnérable peut être établie tant dans les eaux territoriales qu'en dehors de celles-ci et comprend une zone-tampon, c'est-à-dire une zone attenante au site (zone centrale) dont les caractéristiques justifient la protection contre les activités de transport maritime.

512. En 1998, le Comité de l'OMI pour la protection du milieu marin a décidé que les Directives de l'OMI pour la désignation de zones spéciales et l'identification des zones maritimes particulièrement vulnérables seraient réexaminées, à la lumière des dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, afin de permettre l'établissement de procédures simples et accélérées (voir A/53/456, par. 326). À sa quarante-troisième session, en juin-juillet 1999, le Comité a approuvé les amendements proposés aux Directives de l'OMI (MEPC 43/21, annexe 6). Ces propositions seront soumises à l'Assemblée de l'OMI, en novembre 1999, pour adoption. Les nouvelles dispositions prévoient : a) de nouvelles procédures pour l'identification des zones marines particulièrement vulnérables et l'adoption de mesures de protection appropriées; et b) l'insertion de la description de l'archipel de Sabana-Camagüey (désigné zone marine particulièrement vulnérable en 1997) à l'appendice C des Directives.

513. Le Comité a décidé de poursuivre ses travaux sur la révision des Directives, y compris les nouvelles procédures, en se fondant sur une proposition de l'IUCN préconisant une simplification des Directives et, notamment, l'établissement d'une distinction entre les Directives pour la désignation de zones spéciales et celles relatives à l'identification des zones maritimes particulièrement vulnérables (MEPC 43/6/3); et sur une proposition de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer concernant la relation entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les Directives de l'OMI pour la désignation de zones spéciales et l'identification des zones maritimes particulièrement vulnérables (MEPC 43/6/2). Le document de la Division, qui a été présenté suite à la décision du Comité de réévaluer les Directives à la lumière de la Convention sur le droit de la mer, passe en revue certains aspects de la Convention dont il faudra tenir compte au moment de la révision des Directives en vue de leur harmonisation avec les dispositions de la Convention. Le Comité a décidé de créer un Groupe de rédaction chargé de la révision de la résolution A.720(17) (voir MEPC 43/21, par. 6.17, 18.37 et 18.38, et annexe 20).

514. Entre-temps, le Comité continuera d'examiner les propositions relatives à la désignation de zones spéciales et de zones maritimes particulièrement vulnérables et les mesures connexes relatives aux routes de navigation, en appliquant les critères et procédures énoncés dans la résolution A.720(17) puis, une fois qu'elles auront été adoptées, les nouvelles procédures..

515. À sa quarante-troisième session, le Comité a été saisi de deux propositions concernant l'identification de zones maritimes particulièrement vulnérables : l'une, présentée par l'Égypte, demandait l'établissement de zones à éviter et la désignation de zones marines situées à proximité du détroit de Tiran en tant que zones maritimes particulièrement vulnérables (MEPC 43/6/1); l'autre, présentée par la Colombie, demandait la désignation de l'île de Malpelo en tant que zone maritime particulièrement vulnérable (MEPC 43/6/7). Dans sa proposition, la Colombie faisait valoir que l'un des principaux problèmes de l'île et des eaux qui l'entourent est la présence constante de bateaux de pêche, tant colombiens qu'étrangers, qui se livrent à des activités de pêche illégales. Le Comité a décidé d'examiner les propositions à sa quarante-quatrième session, lorsqu'il disposerait de toutes les informations nécessaires. Il convient de noter que la proposition de la Colombie illustre une fois de plus les requêtes dont l'OMI est saisie concernant les activités de pêche illégales (voir par. 182, application des instruments par l'État du pavillon).

4. Changements climatiques

516. Depuis le dernier rapport, l'Organe subsidiaire de mise en oeuvre créé par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques s'est réuni à deux reprises, en novembre 1998 et en mai-juin 1999, afin d'examiner des questions d'ordre pratique et technique sur les meilleurs moyens d'atteindre les objectifs de la Convention et de son Protocole de Kyoto, et de préparer la cinquième session de la Conférence des Parties, qui doit se tenir à Bonn du 25 octobre au 25 novembre 1999. Les changements climatiques, qui entraînent une fonte des glaciers et une élévation de la température des océans, peuvent faire monter le niveau des mers; ils représentent donc une menace pour les zones côtières et les petites îles. Ils peuvent en outre altérer les écosystèmes marins. En effet, en réduisant la couche de glace et en modifiant la circulation océanique, le mélange vertical des eaux et la nature des vagues, les changements climatiques peuvent avoir un impact sur la productivité biologique, l'existence d'éléments nutritifs et la structure et les fonctions écologiques des écosystèmes marins.

517. La Commission du développement durable, en tant qu'organe préparatoire de la session extraordinaire de l'Assemblée générale consacrée à l'examen et à l'évaluation de l'application du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement (voir par. 94 à 100 ci-dessus), a noté, dans un projet de document qu'elle a soumis à l'Assemblée générale pour adoption, que les petits États insulaires en développement sont parmi les pays les plus exposés aux effets préjudiciables des changements climatiques (voir A/S-22/2, par. 28). En 1997 et 1998, les effets dévastateurs du phénomène El Niño ont été ressentis, comme ils ne l'avaient jamais été auparavant, par nombre de petits États insulaires en développement.

518. Soulignant que les changements climatiques sont l'un des domaines sectoriels appelant des mesures urgentes, la Commission juge essentiel que la communauté internationale apporte un appui aux petits États insulaires en développement pour les aider à trouver des solutions leur permettant de s'adapter aux changements climatiques et de réduire leur vulnérabilité, en s'appuyant sur les informations adaptées à leur situation. Ainsi, la communauté internationale et les petits États insulaires en développement devraient prendre des mesures visant notamment à renforcer la capacité de ces États de s'adapter aux changements climatiques et à développer les moyens de prévision du climat (ibid.).

519. La Commission océanographique intergouvernementale a continué de développer ses activités dans le domaine du climat. Elle a notamment coparrainé ou organisé plusieurs conférences internationales, colloques et séminaires, comme la réunion du Groupe d'étude sur le CO_2 présent dans les océans et le deuxième Colloque international sur le CO_2 présent dans les océans, qui s'est tenu à Tsukuba (Japon) en janvier 1999; et le Séminaire international sur le phénomène El Niño de 1997-1998, qui s'est tenu à Guayaquil (Équateur) en novembre 1998. Compte tenu de la nécessité de renforcer les activités d'observation de l'atmosphère terrestre et des océans, la Commission et l'Organisation météorologique mondiale sont en train de mettre sur pied une nouvelle Commission technique mixte d'océanographie et de météorologie marine (voir par. 622 ci-après).

520. Dans le cadre de sa conférence scientifique annuelle de 1999, le Conseil international pour l'exploration de la mer devait tenir, du 29 septembre au 2 octobre 1999, à Stockholm, une session thématique sur les différents aspects des changements climatiques. En raison du déclin des pêches dans l'Atlantique Nord, qui se conjugue à des conditions environnementales inhabituelles, les pays membres du Conseil ont décidé de développer la recherche consacrée aux changements climatiques. Avant d'entreprendre la phase consacrée au suivi, à la prévision et à l'adaptation aux changements climatiques, il était essentiel de recenser les connaissances relatives à la variabilité des conditions dans l'Atlantique Nord.

521. En outre, un certain nombre de rapports, articles et études scientifiques ont été publiés depuis le dernier rapport, citant les incidences possibles des changements climatiques et du réchauffement de la planète sur les océans. D'après les conclusions d'un de ces rapports, qui sont contestées par certains spécialistes, le réchauffement de la planète risque de produire un «phénomène El Niño permanent», qui menacerait l'écologie des océans de la planète (rapport publié par le Fonds mondial pour la nature et le Marine Conservation Biology Institute). Le rapport établit un lien de cause à effet entre l'élévation de la température des océans et la disparition des saumons et d'autres formes de vie marine. D'autres études font apparaître que certaines des conditions qui accompagnent le réchauffement de la planète peuvent favoriser la croissance des algues dans l'océan Austral.

VIII.
Patrimoine culturel subaquatique

522. Le Conseil exécutif de l'UNESCO a adopté, à sa cent quarante et unième session, en 1993, une résolution aux termes de laquelle il invitait le Directeur général à préparer une étude de faisabilité concernant la rédaction d'un nouvel instrument pour la préservation du patrimoine culturel subaquatique dont la définition recouvrirait les objets archéologiques et historiques évoqués aux articles 149 et 303 de la Convention. À l'aide de cette étude de faisabilité (parue sous la cote 146 EX/27), le Conseil exécutif a décidé que les aspects juridictionnels de la proposition, et notamment ses incidences éventuelles pour ce qui était des dispositions de la Convention relatives à la juridiction nationale, méritaient d'être examinés plus avant. Le Directeur général a recommandé qu'un groupe d'experts soit créé pour examiner tous les aspects de cette proposition et plus particulièrement les questions de juridiction. Les experts, agissant en leur nom propre, se sont réunis en mai 1996 et se sont mis d'accord sur la nécessité d'un instrument juridiquement contraignant pour la protection du patrimoine culturel subaquatique, l'UNESCO étant bien l'instance tout indiquée pour l'adopter. Ils ont conclu aussi que le problème était urgent, car les progrès technologiques permettaient désormais de récupérer des objets d'intérêt archéologique ou historique pratiquement à n'importe quelle profondeur dans l'océan.

523. Le Conseil exécutif de l'UNESCO a alors invité le Directeur général à rédiger un projet de convention, à le diffuser pour recueillir des observations et à convoquer un petit groupe d'experts gouvernementaux représentant toutes les régions du monde et les organisations internationales compétentes, pour examiner le projet avant de le soumettre à la Conférence générale de l'UNESCO à sa trentième session en 1999. Le groupe d'experts s'est réuni pour la première fois du 29 juin au 2 juillet 1998 à Paris pour examiner le texte du projet de convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique (CLT-96/CONF. 202/5 Rev.) puis, à Paris encore, du 19 au 24 avril 1999 (le texte révisé du projet de convention figure dans le document CLT-96/CONF.202/5 Rev.2, le rapport de la réunion, dans le document CLT-99/CONF.204).

524. Des vues largement divergentes ont été exprimées lors de ces réunions touchant la question de la juridiction sur le patrimoine culturel subaquatique trouvé dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental des États (art. 5 du projet). Pour la majorité, les experts ont estimé que c'était l'État côtier qui devait détenir la juridiction sur le patrimoine culturel subaquatique dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental, ce que traduit l'article 5 du premier projet, car, selon eux, non seulement cette interprétation était conforme aux dispositions de la Convention mais elle représentait une évolution souhaitée par la Convention aux paragraphes 1 et 4 de l'article 303. Pour d'autres, la juridiction relative à la protection du patrimoine culturel subaquatique en dehors de la zone contiguë appartenait, conformément à l'article 303 de la Convention, à l'État du pavillon dont relevaient les navires intervenant sur le patrimoine culturel subaquatique. Ces derniers experts faisaient notamment état de la résolution 53/32 de l'Assemblée générale relative aux océans et au droit de la mer, dans laquelle celle-ci souligne «qu'il importe de veiller à ce que l'instrument qui sera élaboré soit pleinement conforme aux dispositions pertinentes de la Convention». En dépit du fait que l'article 303 de la Convention a donné lieu à des interprétations divergentes, les tenants des deux thèses ont convenu de la nécessité de ne pas porter atteinte au régime juridictionnel mis en place par la Convention.

525. La question de l'immunité souveraine des États touchant les épaves de navires de guerre et autres bâtiments appartenant à des États a elle aussi suscité des divergences de vues (art. 2 du texte du projet original). Selon certains experts, le principe de l'immunité souveraine ne concernait pas l'héritage culturel subaquatique et ne pouvait s'appliquer automatiquement dans ce contexte; d'autres étaient spécifiquement opposés à l'application du principe dans le cas d'épaves trouvées dans les eaux intérieures et les eaux territoriales d'autres États. Pour un autre groupe d'experts, c'était l'État du pavillon de l'épave, jouissant de l'immunité souveraine, qui devait dans tous les cas retenir la juridiction exclusive sur l'épave et son contenu quelle que soit la zone maritime impliquée.

526. Aux vues de ces divergences, le groupe d'experts gouvernementaux n'a pu se mettre d'accord sur un projet de texte final de la convention qui aurait été soumis à la Conférence générale de l'UNESCO (26 octobre–11 novembre 1999) à sa trentième session, comme prévu. Des progrès substantiels ont tout de même été réalisés si l'on considère notamment le fait que les différentes positions ont été tirées au clair et incorporées au projet aux fins de nouvelles discussions. De plus, les experts se sont tous déclarés en faveur de la nécessité de protéger le patrimoine culturel subaquatique et, à une exception près, d'adopter une convention à cette fin. Le groupe a décidé de faire rapport à la trentième session de la Conférence générale sur les progrès réalisés et d'inviter le Directeur général à prendre toutes les mesures appro-

priées pour poursuivre les travaux au cours du programme biennal suivant de l'UNESCO.

IX. Les sciences et les techniques marines

A. Les sciences marines

527. L'importance des sciences marines, notamment pour la mise en valeur des ressources marines, la protection et la préservation du milieu marin et l'étude de l'environnement mondial, est bien établie. Dans sa décision 7/1, la Commission du développement durable a souligné qu'il est indispensable d'avoir une bonne connaissance scientifique du milieu marin, y compris des ressources marines vivantes et les effets de la pollution, pour prendre certaines décisions en pleine connaissance de cause et notamment de comprendre l'évolution des interactions entre les systèmes atmosphérique et océanique, en particulier le phénomène El Niño en 1997-1998» (par. 32). On examinera ci-après un certain nombre de questions retenues pour donner une idée de la portée et de la diversité des progrès scientifiques et technologiques réalisés au cours de l'année écoulée[106].

La biologie marine

528. Les scientifiques estiment que le monde compterait près de 50 zones côtières «mortes», c'est-à-dire manquant ou dépourvues d'oxygène, essentiellement du fait de l'activité humaine. Dans l'hémisphère occidental, la zone morte la plus importante résulte de la pollution du golfe du Mexique par les eaux du Mississipi. L'aire de la baie de Tokyo, pauvre en oxygène, s'étend. L'abaissement des taux d'oxygène serait probablement dû aux boues résiduelles, à la prolifération anormale du phytoplancton consommateur d'oxygène entraînée par les importantes quantités de phosphore et d'azote dégagés dans les eaux côtières par les activités terrestres et la disparition des terres intercotidales et des plages à la suite de la bonification des terres. De nombreux types de créatures marines ne peuvent survivre dans les milieux pauvres en oxygène.

529. Les modifications de la température des eaux ont d'importantes répercussions sur la composition des espèces halieutiques dans une zone maritime donnée. D'après les études réalisées, l'élévation de la température moyenne de la Méditerranée de 1 à 2 ° au cours des 30 dernières années, a entraîné la migration vers cette mer de poissons tropicaux, en nombre de plus en plus élevé de l'océan Atlantique et de l'océan Pacifique par le détroit de Gibraltar et le canal de Suez respectivement. On estime que 25 % de la vie marine en Méditerrannée consistent en migrations récentes et que plus de 100 espèces de poissons tropicaux se disputent désormais les ressources de la Méditerranée avec les espèces autochtones.

530. Les grands fonds océaniques sont l'un des écosystèmes les plus riches mais aussi l'un des moins connus de la planète. Avant même d'avoir établi avec quelque exactitude le nombre d'espèces et leur population, on s'est aperçu, d'après de nouvelles recherches, que ces espèces pourraient bien être en train de mourir d'inanition, la cause avancée de cette situation étant l'élévation de la température de l'océan à la surface. La plupart des animaux marins des grands fonds dépendent d'une chaîne alimentaire qui prend naissance près de la surface de l'océan, où abondent des plantes microscopiques appelées phytoplancton, qui dépend lui-même de l'ensoleillement pour son développement. À son tour, le phytoplancton alimente toute une chaîne de vie marine dont les éléments non utilisés, comme les plantes et les animaux morts et les fientes, alimentent une pluie incessante de matière organique dont se nourrit la vie animale des grands fonds. Or, des études récentes ont montré que la quantité de matières en suspension dans une zone donnée de l'océan a baissé au cours des sept dernières années. L'écart entre un approvisionnement alimentaire déficitaire et une demande stable, telle que mesurée par la consommation d'oxygène des créatures marines des grands fonds, appuie l'hypothèse selon laquelle les poissons manqueraient de nourriture.

531. Dans sa contribution, l'Initiative internationale sur les récifs coralliens a signalé que de nouvelles recherches sur la biologie marine, utilisant des marqueurs génétiques, fournissent des informations sur le cycle naturel de la biodiversité au travers des océans tropicaux. Il s'avère que ces données sont d'importance cruciale car il y a peut-être lieu de réintroduire le corail et autre faune dans les récifs coralliens dévastés par le blanchissement massif du corail de 1998, et la mortalité qui s'en est suivie. Il faudrait poursuivre des recherches similaires et étudier la possibilité de produire d'importantes quantités de larves d'espèces de poissons destinées à l'alimentation et aux aquariums pour reconstituer les récifs appauvris par la surexploitation, notamment l'utilisation du cyanure pour le commerce des poissons vivants. Cette technique permettrait également d'évaluer l'interconnexion génétique entre récifs et de comprendre les relations génétiques et la dispersion des larves parmi ceux-ci. Il est important que l'on approfondisse les connaissances de ce domaine pour conserver les ensembles de récifs coralliens et s'assurer que les récifs

«pères» peuvent être protégés et alimenter en larves les récifs en aval.

532. L'Initiative internationale sur les récifs coralliens a signalé également que les technologies de télédétection, notamment les capteurs installés sur les satellites, la navette spatiale et les plates-formes aériennes, associées aux technologies du Système d'information géographique (SIG), sont désormais des outils utiles de gestion des récifs coralliens et de l'évaluation de ceux-ci à l'échelle de la planète.

533. La marge de tolérance du corail aux écarts de température est étroite, et les températures élevées qu'entraînent des phénomènes comme El Niño en 1998, peuvent le fragiliser face à la maladie, l'endommager et finalement entraîner sa mort. L'évolution de la température, l'exposition aux rayonnements ultraviolets, la turbidité et les conditions météorologiques se conjuguent pour causer son blanchissement. Au début de 1999, un projet commun États-Unis d'Amérique-Australie de rassemblement de données a été lancé, qui combine les données de la température à la surface des eaux et les données météorologiques informatisées avec les données recueillies sur place, pour prévoir «les zones dangereuses», favorables au blanchissement des coraux.

534. Dans le domaine de la biotechnologie marine, on a assisté à une évolution intéressante, à savoir la mise au point commerciale d'un enzyme exceptionnel, résistant à des températures, pression et taux d'alcalinité élevés, élaboré à partir d'un organisme connu sous le nom d'extrémophile, vivant en milieu extrême – dans ce cas une cheminée hydrothermale. L'enzyme, conçu à cette fin spécifique, sera l'élément actif utilisé dans les trous de forage pour dégrader les fluides s'écoulant des fractures. Autrement dit, des enzymes issus d'organismes amenés des profondeurs de la planète y retourneront.

535. Il est estimé que les cheminées hydrothermales des eaux relativement peu profondes de la baie de Tatum en Papouasie-Nouvelle-Guinée produisent les concentrations les plus élevées d'arsenic rencontrées en milieu marin. Les experts se sont toutefois aperçus depuis peu que la vie marine de cette petite baie n'en pâtissait pas pour autant, et ont établi que le niveau de l'arsenic était contrôlé par dilution et par incorporation dans des composés ferrugineux précipités par l'eau de mer lorsque s'y mélangent les fluides des cheminées. Les experts estiment que l'on pourrait, au vu de ces conclusions, mettre au point de nouvelles méthodes de traitement de la contamination par arsenic dans d'autres environnements.

536. Pour la première fois, un système a été élaboré qui permet de suivre les occurrences de maladies marines considérées dans leur ensemble plutôt qu'en tant qu'événements isolés, et utilise la technologie du Système d'information géographique (SIG), pour combiner les informations provenant de multiples bases de données. Ainsi se trouvera réunie une documentation des maladies marines et de la mortalité connexe – y compris les proliférations dangereuses d'algues, les massacres massifs de poissons et les lésions associées, le blanchissement des récifs coralliens, les tumeurs de la tortue de mer, la diminution des champs d'herbe marine, les échouages massifs de mammifères marins et la mortalité connexe – qui se produisent depuis 1972 le long des côtes du nord-est de l'Atlantique, du golfe du Mexique et dans les Caraïbes. Il ressort d'études sérieuses que les proliférations d'algues sont de plus en plus fréquentes et répandues et que les maladies humaines associées aux toxines biologiques élaborées par les algues marines, les bactéries et les virus marins sont en progression[107].

Les instruments et le matériel scientifiques

537. Par l'influence qu'elle exerce sur le temps et le climat, on peut dire que l'interaction incessante des vents et des océans affecte pratiquement toutes les activités sur la terre. Les données provenant de navires, d'aéronefs, de bouées en mer, et, en partie, de satellites sont de portée et de couverture limitées. Afin d'élargir la base de données, un nouveau satellite pour l'observation des océans a été mis en orbite en 1999; il mesurera chaque jour pendant deux ans la vitesse et la direction des vents qui agitent la surface des océans à l'aide d'un radar du nom de diffusomètre. Les données recueillies, qui auront des usages à court et à long terme, porteront sur les prévisions météorologiques, la détection avancée des tempêtes, la prévision de phénomènes périodiques omniprésents tels qu'El Niño et que la Niña, et l'identification des changements subtils du climat de la planète. Les experts comptent également sur ces données pour se faire une idée plus complète des régimes des vents et de leurs effets sur les vagues et les courants en combinant les données vent-mer provenant de ce satellite et les mesures du niveau de la mer provenant d'un autre satellite.

538. On peut utiliser le son pour mesurer la température des océans et détecter les changements climatiques à long terme comme l'a prouvé récemment un programme expérimental auquel participent huit nations, du nom de Thermométrie acoustique des climats océaniques (TACO). Le système se fonde sur des mesures précises de la vitesse du son au travers des océans, la vitesse de propagation étant

d'autant plus élevée que l'eau est plus chaude. Par rapport aux dispositifs traditionnels de thermomètres installés à bord des bouées et des navires, TACO est intéressant en ce qu'il prend des mesures intégrées de la température tout au long de la trajectoire du son, établissant les températures moyennes de l'eau sur des milliers de kilomètres. Les systèmes qui se fondent sur des mesures ponctuelles des températures ne sont pas en mesure de fournir suffisamment de données sur les provinces des océans couverts par un réseau peu serré de capteurs hétérogènes. Cette expérience s'est toutefois heurtée à l'opposition de plusieurs organisations environnementales qui ont fait valoir que les sons générés par les haut-parleurs sous-marins utilisés au cours des essais pourraient nuire aux mammifères marins.

539. L'année dernière, un observatoire exceptionnel, à long terme et non habité, connu sous le nom de NeMO (Observatoire du nouveau millénaire) a été installé au sommet d'un volcan sous-marin. Cet observatoire comporte divers instruments d'échantillonnage et de détection, des appareils photographiques et un dispositif de plongée non habité. Il devrait permettre aux scientifiques de mieux comprendre les relations entre les activités des volcans et des cheminées hydrothermales et la biosphère microbienne au-dessous de la surface des volcans. Des formes de vie uniques à ce milieu, appelées thermophiles, peuvent survivre même lorsque la température de l'eau atteint 360 °C. Il semble que ces bactéries soient une des plus anciennes formes de vie connues sur la planète et que, selon de nombreux scientifiques, il se pourrait bien que ce soit là que la vie soit apparue, au pied des cheminées hydrothermales des fonds marins.

540. Les sciences marines ont énormément bénéficié d'un apport inattendu : les progrès techniques rapides des communications sous-marines utilisant des câbles à fibres optiques ont fait abandonner les câbles téléphoniques sous-marins; les scientifiques ont récupéré ces milliers de kilomètres de câbles rebutés pour créer un réseau sous-marin de laboratoires sismiques. Les anciens câbles relient des centrales électriques à terre à des sismographes et autres capteurs géologiques fixés sur eux en eau profonde. En 1998, le premier observatoire sismique sous-marin utilisant des câbles téléphoniques rebutés, capables de fonctionner de manière continue à long terme, est devenu opérationnel. Les écologistes et autres scientifiques comptent sur lui pour rassembler des données sur les secousses sismiques, les explosions nucléaires sous-marines, les modifications de la structure interne de la terre et de son champs magnétique, et même la structure des mouvements migratoires des baleines.

541. Depuis 16 ans, le navire de *JOIDES* (Joint Oceanographic Institutions Deep Earth Sampling) *Resolution*, exploité par le Programme de forage en mer, consortium scientifique de 22 nations, se livre à des forages en mer aux fins de la recherche. L'affrètement du navire par le Programme prend fin en 2003, époque à laquelle il faudra assurer son remplacement. En dehors du fait qu'il ne comporte pas de tuyau de montée, ce navire présente certaines limitations : il ne peut fonctionner en milieu de sédiments instables; il n'est pas protégé contre les jaillissements lorsque son trépan pénètre dans les dépôts de pétrole ou de gaz et la profondeur des forages qu'il effectue ne peut dépasser 2,1 kilomètres au-dessous du fond marin. Ces limitations seraient éliminées si l'on pouvait disposer d'un navire de forage muni d'un tuyau de montée. Le Japon compte achever pour 2003 la construction d'un navire de forage de recherche. Les organismes de forage en mer ne peuvent que se réjouir de la mise en service de ce navire, mais cherchent également à remplacer le *JOIDES Resolution* par un navire non muni d'un tuyau de montée, pouvant servir à des fins ne nécessitant pas les moyens spécialisés d'un navire de forage en comportant un, telles que la recherche sur les climats et la circulation océanique dans le passé, la collecte de quantités importantes de carottes sédimentaires peu profondes, etc. Ils sont persuadés que les travaux de recherche nécessiteront deux navires de forage, l'un équipé d'une telle colonne montante, l'autre non. Le débat au sein du consortium des 22 nations au cours de l'année écoulée s'est toutefois concentré sur les moyens de réunir le financement nécessaire au remplacement du deuxième navire et les fonds qu'appellera l'exploitation de deux navires.

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

542. S'agissant des données océanographiques, la Commission du développement durable a souligné qu'il importe de recueillir des données océanographiques fiables au moyen de systèmes tels que le Système mondial d'observation des océans, en particulier, le Réseau mondial de surveillance des récifs coralliens, et de procéder périodiquement à une évaluation scientifique générale des eaux internationales, telle que l'Évaluation mondiale des eaux internationales, qui porterait notamment sur l'impact des changements physiques et chimiques des océans sur la santé, la répartition et la productivité des ressources marines vivantes [décision de la Commission du développement durable 7/1, par. 32 c)].

543. Le renforcement des capacités en matière de sciences marines dans les pays en développement continue d'être

nécessaire. Dans ce contexte, la Commission du développement durable a invité la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO à examiner comment élargir et mieux cibler l'aide fournie pour renforcer les capacités scientifiques indispensables à une gestion interdisciplinaire, durable et efficace du milieu marin dans les pays en développement, notamment dans les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement.

544. *Commission océanographique internationale (COI).* La Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO, l'organisation internationale compétente s'agissant de la partie XIII de la Convention relative à la recherche scientifique marine, a rapporté, dans sa contribution, les faits nouveaux dans ce domaine. L'Assemblée de la COI, réunie en sa vingtième session à Paris du 2 juin au 9 juillet 1999, a tenu d'importants débats sur le rôle de la Commission par rapport à celui d'autres organisations et conventions internationales, y compris la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Il a été conclu que la Commission devrait s'affirmer davantage en ce qui concerne les affaires maritimes en général et la recherche scientifique notamment, conformément à l'accent mis par la Commission du développement durable, dans sa décision 7/1 sur la nécessité d'avoir une bonne connaissance scientifique du milieu marin. (La Division des affaires maritimes et du droit de la mer participait à la session.) Dans ce nouveau contexte, il est devenu indispensable d'ajuster le mandat et les programmes de la COI. Aux termes des nouveaux statuts proposés de la COI[108], la Commission a pour objet de promouvoir la coopération internationale et de coordonner les programmes de recherche, et elle collabore avec les organisations internationales intéressées à ses travaux, notamment les organisations du système des Nations Unies (art. 2)[109]. À cet égard, il est explicitement fait état de la recherche de nouveaux partenariats, par exemple avec les secteurs industriel et militaire, dans le cadre desquels des données et des renseignements seront échangés. Les nouveaux statuts procèdent également aux ajustements requis de la constitution de la COI eu égard aux nouvelles fonctions dévolues à celle-ci par la Convention. La COI sera chargée, *inter alia*, de donner suite, en sa qualité d'organisation internationale compétente, aux exigences découlant de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement et d'autres instruments internationaux relatifs à la recherche scientifique marine, et aux services et aux capacités institutionnelles qui y sont associés (art. 3).

545. Dans ses débats sur les relations entre la Commission océanographique internationale et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'Assemblée a souligné l'importance de la Convention, qui a donné un deuxième souffle à la Commission. Elle a exhorté la Commission à nouer des liens de coopération étroite avec la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Secrétariat de l'ONU et réaffirmé qu'il était de toute priorité que la Commission remplisse son rôle dans l'application de la Convention.

546. À ce sujet, il a été décidé de dynamiser l'Organe consultatif d'experts en droit de la mer (ABE-LOS), en appelant à nouveau les États membres de la Commission à désigner leurs experts nationaux[110]. L'Organe consultatif doit tenir sa première réunion officielle au début de 2000. Il s'agit là d'un organe non permanent, qui fournira, sur demande, des avis aux organes directeurs de la COI et à son Secrétaire exécutif sur les possibilités de mise en oeuvre des propositions et recommandations sur le rôle de la COI au titre de la Convention des Nations Unie sur le droit de la mer. L'Assemblée a approuvé le programme de travail de l'Organe consultatif, contenu dans le document IOC/INF-1114, qui prévoit l'examen de questions diverses dont l'application de l'article 247 de la Convention, le transfert des techniques (part. XIV de la Convention), la nature et les incidences de la recherche scientifique marine (y compris l'analyse de la pratique des États), et l'aval éventuel par la Réunion des États parties à la Convention de documents approuvés par les organes directeurs de la COI, etc.

547. La COI a entrepris d'autres activités précisées par la Convention ou résultant de certaines de ses dispositions. Conformément au paragraphe 2 de l'article 2 de l'annexe VIII, elle a dressé une liste d'experts en recherche scientifique marine auxquels il pourra être fait appel lors d'une procédure d'arbitrage spécial (voir également par. 71 ci-dessus). Par ailleurs, la Commission et l'Organisation hydrographique internationale (OHI) ont offert de préparer un ouvrage, intitulé *Continental Shelf Limits: the Scientific and Legal Interface*, qui paraîtra vers la fin de 1999 et aidera les pays en développement prévoyant d'entreprendre des études sur le plateau continental et la zone économique exclusive à renforcer leurs moyens institutionnels. Il a été également considéré que l'ouvrage intitulé *Marine scientific research: a guide to the implementation of the relevant provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea*[111] méritait d'être revu et peut-être de faire l'objet d'une édition révisée. La COI s'est déclarée prête à aider les États désireux de soumettre des revendications à la Commission des limites du plateau continental en offrant,

à titre consultatif exclusivement et sur demande, les cartes dont elle-même disposait, qui pourraient d'ailleurs s'avérer utiles également pour la pose des câbles et des pipelines autorisés par la Convention (art. 58 et 79).

548. L'Assemblée a également encouragé le secrétariat de la Commission océanographique internationale à établir des relations avec l'Autorité internationale des fonds marins et le Tribunal international du droit de la mer en vue d'une éventuelle coopération dans des domaines tels que les études des fonds marins.

549. Conformément à l'article 244 de la Convention, les États et les organisations internationales compétentes sont tenus de diffuser les renseignements disponibles ainsi que les connaissances tirées de la recherche scientifique marine. À cette fin, il leur est demandé de collaborer à la communication de données et d'informations scientifiques et au transfert des connaissances tirées de la recherche scientifique marine. Le Comité de la COI lié à l'échange international des données océanographiques (IODE) est chargé de faciliter la gestion et l'échange des données, sa fonction étant de renforcer la connaissance et la compréhension des ressources marines et du milieu marin en offrant un mécanisme de gestion et d'échange des données et des renseignements, base de l'acquisition de cette connaissance. Étant donné l'énorme quantité de données disponibles et les questions de confidentialité que soulève l'accès aux données, afin par ailleurs d'assurer un accès approprié aux données comme à l'information, notamment aux pays en développement, il a été estimé qu'il serait peut-être utile d'élaborer une nouvelle politique à cet égard.

550. Dans le cadre des programmes de la Commission, tels que le Système mondial d'observation des océans et d'autres sous-systèmes d'observation mondiaux qu'appuie la Commission tels que le Réseau pour l'observation océan-atmosphère dans les mers tropicales (TAO) et le Réseau de bouées ancrées dans l'Atlantique tropical (PIRATA), il a été signalé que des actes de vandalisme avaient été commis contre des équipements océanographiques. Il semble que le vandalisme en mer concerne particulièrement les dispositifs amarrés pour l'observation en temps réel dont est fortement tributaire le Système mondial d'observation des océans. Reconnaissant la gravité de ce problème, le Conseil exécutif de la Commission, à sa trente et unième session, a approuvé la résolution EC-XXXI.4 par laquelle il a demandé que des mesures soient prises à ce sujet au niveau du système des Nations Unies. Il est envisagé de donner une assise juridique aux poursuites qui pourraient être engagées afin de prévenir le danger majeur que pose le vandalisme pour ce qui est du maintien en état des dispositifs et des bouées ancrées, compte tenu des instruments juridiques existants tels que la Convention. Un tel instrument juridique pourrait également porter sur d'autres questions liées à l'utilisation des nouvelles technologies par des programmes tels que le Réseau pour l'océanographie géostrophique en temps réel (ARGO)[112] et éviterait que les pays participants n'assument le fardeau financier du vandalisme.

B. Les techniques marines

551. Une entreprise norvégienne a conçu un nouveau navire pour charge lourde qui sera principalement utilisé pour le transport de plates-formes. On a recours à des techniques d'ancrage à câbles tendus pour transférer sans aucun risque la charge à bord du navire en mer. Cela permet de procéder à toutes sortes d'opérations de transport de charge lourde, y compris la charge la plus lourde jamais transportée par barge, à savoir le pont d'une plate-forme *offshore*, soit 52 000 tonnes, qui doit être posé sur sa structure gravitaire en béton.

552. Des barges autopropulsées et autoélévatrices sont utilisées par l'industrie de l'extraction pétrolière et du gaz sur les sites de forage (diagraphie au câble, intervention par tubage enroulé, etc.) depuis les années 70. Grâce aux progrès technologiques récents, une nouvelle génération de barges polyvalentes, autopropulsées et autoélévatrices, beaucoup plus larges et longues, permettent d'effectuer un plus large éventail d'opérations, allant du conditionnement des puits et du forage à la construction en passant par la pose de tuyaux et le transport de charges lourdes et de plates-formes. Le commerce de ces barges est en pleine expansion parce qu'elles sont plus économiques, offrent une plus grande capacité, permettent d'effectuer un plus large éventail de tâches, notamment en eaux profondes, et offrent plus de sécurité.

553. L'installation du pipeline sous-marin le plus profond au monde devrait commencer à la fin de 1999. Ce sera un gazoduc d'environ 400 kilomètres de long, avec des canalisations de 61 centimètres de diamètre environ, qui sera installé dans la mer Noire. La plupart des canalisations seront posées à plus de 2 000 mètres de profondeur.

554. D'après certaines estimations, les télécommunications sous-marines, et notamment l'industrie des câbles sous-marin à fibre optique, représentent le secteur le plus important de l'industrie marine en terme de valeur ajoutée. Le développement extraordinairement rapide de cette industrie est dû au progrès technologique, non seulement dans le domaine des télécommunications mais aussi des

techniques de pose de câbles en eaux profondes (voir A/53/456, par. 452 et 455). Par exemple, le plus grand réseau du monde, appelé Project Oxygen, qui reliera 265 points d'atterrage dans 171 pays, devait, au stade de la planification, avoir une capacité de 100 milliards de bits à la seconde. Au début de 1999, après quelques progrès réalisés dans le cadre du Projet, sa capacité était estimée à 1,28 térabits à la seconde. Aujourd'hui, on estime que sa capacité sera de 2,56 térabits à la seconde grâce à l'installation de câbles transocéaniques comportant huit paires de fibres optiques alors que les câbles traditionnels n'en comportent que quatre paires. La phase I du Project Oxygen devrait être achevée au milieu de 2003[113].

555. Depuis la pause du premier câble télégraphique transatlantique il y a 130 ans, des progrès considérables ont été faits. Outre les navires qui ont considérablement évolué, les progrès les plus significatifs concernent le matériel de navigation et de manutention des câbles. À cet égard, on citera en particulier l'utilisation d'enfouisseuses de câbles et d'engins télécommandés qui permettent de procéder à des opérations d'inspection, d'enfouissement/désenfouissement, de coupe et de récupération de câbles dans des eaux de plus en plus profondes.

556. D'après certaines sources, les États-Unis envisagent de construire la plus large structure flottante jamais conçue : plus de 1,6 kilomètre de long, 152 mètres de large et 76 mètres de haut. Cette structure autopropulsée sera utilisée en haute mer pour des activités d'appui logistique dans le cadre de déploiement de contingents, des opérations de commandement et de contrôle ainsi que des initiatives humanitaires comme la fourniture de secours en cas de catastrophes et des opérations d'évacuation. Elle comprendra une piste d'atterrissage suffisamment longue pour accueillir des avions-cargos à pleine charge, 350 000 mètres carrés d'espace de stockage pouvant loger jusqu'à 150 appareils, 5 000 conteneurs et 3 500 véhicules, ainsi que des blocs d'habitation pour plus de 20 000 soldats.

557. Ce projet en est au stade dit de faisabilité. Une structure aussi importante et complexe n'ayant jamais été construite auparavant, les ingénieurs ont recours à des modèles de simulation par ordinateur pour déterminer comment la structure réagira en fonction de l'état de la mer. Il a fallu procéder à une simulation par ordinateur parce qu'il n'était pas possible de construire un modèle correspondant à une structure aussi énorme, qu'il serait dangereux de réaliser des tests en mer et qu'il ne serait pas fiable de se servir de modèles dans des cuves à houle. La fonction première de cette structure étant la fourniture d'un appui logistique, le bon fonctionnement des systèmes de traitement des marchandises est essentiel. En 1998, des essais de simulation par ordinateur ont permis de déterminer que la structure pourrait être utilisée pour transporter des marchandises vers et à partir de navires ravitailleurs lorsque les vagues font environ 1,82 mètre de hauteur (état 4) et 2,74 mètres de hauteur (état 5)[114].

558. Dans le rapport de l'an dernier (A/53/456, par. 459), il est fait mention d'un usage novateur de l'espace marin, à savoir la première plate-forme flottante de lancement d'engins spatiaux. Cette plate-forme est amarrée près de l'équateur, où la pesanteur est plus faible qu'aux endroits où sont situés les principaux cosmodromes, ce qui devrait permettre de réduire considérablement le coût du lancement des engins spatiaux et d'envoyer davantage de charges utiles sur orbite. En mars 1999, le premier lancement de démonstration à partir de la plate-forme flottante a été mené à bien avec la mise en orbite d'un véhicule spatial de simulation. Lors de la phase de mise au point technique de la plate-forme semi-submersible, certains ont craint que le lancement du véhicule spatial ne cause des dégâts. Après le lancement, on a constaté que très peu de dégâts avaient été causés, seulement quelques ampoules cassées. Le premier lancement commercial d'un satellite à partir de la plate-forme devrait avoir lieu en septembre 1999[115].

559. Le mois de juillet 1998 a été marqué par l'ouverture d'une nouvelle route maritime dans l'océan Arctique : un briseur de glace nucléaire russe a effectué un voyage expérimental à une distance très éloignée des côtes de Sibérie, en passant par le bassin Arctique central, dans le but d'ouvrir la voie à deux navires de marchandises qui avaient quitté le Japon pour se rendre dans un port de Sibérie occidentale. Cet itinéraire permet de gagner beaucoup de temps et d'économiser du carburant car il est beaucoup plus court que les itinéraires habituellement utilisés, qui se trouvent près des côtes. Les itinéraires de haute latitude établis dans l'océan Arctique pourraient devenir des itinéraires ordinaires de transit entre les ports européens et les pays du Pacifique.

560. À la suite d'un accord de coopération bilatérale, les Gouvernements marocain et espagnol mènent depuis 1982 des études conjointes dans le cadre d'un projet de liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar. La phase d'études en cours, dite de faisabilité, a fait suite à une phase préalable, dite de préfaisabilité, qui s'est terminée en 1990. Les études de faisabilité réalisées pendant la première phase ont permis de retenir, en vue de la poursuite des études, une alternative de base pour la réalisation du projet, à savoir un tunnel ferroviaire foré sous le seuil du détroit. Les résultats de la campagne de forages profonds menée en 1997 lors de la deuxième phase

ont représenté une étape importante. Contrairement à ce que les études précédentes avaient permis de supposer, des problèmes géologiques inattendus ont été mis en évidence concernant l'épaisseur des sédiments dans le sous-sol du détroit. Cette épaisseur s'est révélée par endroits supérieure à 100 mètres, c'est-à-dire bien au-delà des 25 mètres escomptés auparavant. On a donc procédé à une troisième phase d'études de faisabilité pour mener des travaux de recherche plus approfondis, qui a commencé en 1998. Les résultats de ces études seront essentiels pour obtenir plus d'informations sur les terrains sous-marins et, partant, pour mener d'autres études de faisabilité, si nécessaire[116].

Acquisition de technologies marines

561. La mise au point de technologies marines non polluantes et la définition de stratégies concernant l'acquisition de ces technologies par les pays en développement et les pays en transition constituent une des principales préoccupations de la communauté internationale (voir également A/53/456, par. 329). À cet égard, la Commission du développement durable a recommandé de promouvoir, sur des plans national, régional et mondial, l'adoption des mesures nécessaires à la mise en oeuvre rationnelle et coordonnée des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'Action 21, s'agissant en particulier des ajustements institutionnels et de la mise en place de mécanismes de coordination plus efficaces préconisée au chapitre 17 d'Action 21, pour appuyer les mesures prises par les pays en développement et en transition aux niveaux national et régional et fournir, entre autres, une aide financière et technique aux fins du transfert des écotechnologies requises. Dans ce contexte, la Commission a indiqué que la communauté internationale devrait promouvoir, faciliter et financer, en tant que de besoin, l'accès aux écotechnologies et aux savoir-faire connexes et leur transfert, en particulier aux pays en développement, à des conditions avantageuses – y compris des conditions préférentielles – mutuellement convenues, en gardant à l'esprit la nécessité de protéger les droits de propriété intellectuelle et les besoins particuliers des pays en développement aux fins de la mise en oeuvre d'Action 21 [décision 7/1 de la Commission du développement durable, par. 3 d)].

X. Règlement des différends

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

563. Au cours de la période considérée, des faits nouveaux importants sont intervenus en ce qui concerne le règlement des différends. La Cour internationale de Justice et le Tribunal international du droit de la mer ont été saisis de plusieurs différends relatifs au droit de la mer. (Pour de plus amples renseignements sur les affaires devant le Tribunal et la Cour, on se reportera au site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer à l'adresse suivante : www.un.org/Depts/los.)

Affaires devant la Cour internationale de Justice[117]

564. *Compétence en matière de pêcheries (Espagne* c. *Canada).* Le 4 décembre 1998, la Cour internationale de Justice a déclaré qu'elle n'était pas compétente pour connaître de l'affaire de compétence en matière de pêcheries qui lui avait été soumise par l'Espagne contre le Canada. La Cour est parvenue à la conclusion que le différend entre l'Espagne et le Canada était couvert par les termes de la réserve formulée par le Canada dans sa déclaration acceptant la juridiction obligatoire de la Cour internationale de Justice et que, en conséquence, la Cour n'était pas compétente pour statuer sur le différend.

565. En 1995, un patrouilleur canadien a arraisonné en haute mer un navire de pêche battant pavillon espagnol, le *Estai*, conformément à la loi canadienne sur la protection des pêches côtières et à ses règles d'application. Se fondant sur les déclarations des deux États acceptant la juridiction obligatoire de la Cour internationale de Justice, l'Espagne a fait valoir que le Canada avait violé les principes du droit international de la liberté de navigation et de pêche en haute mer ainsi que le principe de juridiction exclusive de l'État du pavillon sur ses navires en haute mer. De son côté, le Canada a fait valoir que la Cour internationale de Justice n'avait pas compétence en raison de la réserve qu'il avait formulée dans sa déclaration du 10 mai 1994 acceptant la juridiction obligatoire de la Cour, conformément au paragraphe 2 de l'article 36 de ladite Cour. Cette réserve excluait de la juridiction de la Cour tous les différends auxquels pourraient donner lieu les mesures de gestion et de conservation adoptées par le Canada pour les navires pêchant dans la zone de réglemen-

tation de l'OPAN, telle que définie dans la Convention sur la future coopération multilatérale dans les pêches de l'Atlantique Nord-Ouest, 1978, et l'exécution de telles mesures.

566. *Délimitation maritime et questions territoriales entre le Qatar et Bahreïn (Qatar* c. *Bahreïn)*. Le 18 février 1999, la Cour internationale de Justice a pris acte de la décision du Qatar de ne pas tenir compte des 81 documents annexés à son mémoire, dont l'authenticité avait été contestée par Bahreïn. Par une ordonnance du 17 février 1999, la Cour a décidé que les répliques qui doivent encore être déposées par le Qatar et par Bahreïn ne s'appuieraient pas sur ces documents. En outre, elle a accordé une prorogation de délai de deux mois pour le dépôt de ces répliques, lesquelles ont été déposées à la date prévue, à savoir le 30 mai 1999.

567. *Plates-formes pétrolières (République islamique d'Iran c. États-Unis d'Amérique)*. À la demande de la République islamique d'Iran, la Cour a publié une ordonnance le 8 décembre 1998, reportant au 10 mars 1999 la date d'expiration du délai pour le dépôt de la réplique de l'Iran et, partant, au 23 novembre 2000, la date d'expiration du délai pour le dépôt de la duplique des États-Unis d'Amérique. La République islamique d'Iran a déposé sa réplique à la date fixée.

568. *Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria (Cameroun c. Nigéria*). Par une ordonnance datée du 30 juin 1998, la Cour a fixé au 31 mars 1999 la date d'expiration du délai pour le dépôt du contre-mémoire du Nigéria. Par la suite, par une ordonnance datée du 3 mars 1999, la Cour a fixé au 31 mai 1999 la nouvelle date d'expiration du délai pour le dépôt du contre-mémoire du Nigéria. Le Nigéria a présenté à la Cour son contre-mémoire contenant des demandes reconventionnelles à la date fixée. Le Cameroun n'a pas mis en cause le droit du Nigéria de présenter de telles demandes.

569. Le Nigéria a fait valoir que le Cameroun portait une responsabilité internationale pour les incursions dans le territoire nigérian qui s'étaient produites le long de la frontière et que celles-ci donnaient lieu à une indemnisation sous forme de dommages et intérêts. Dans une ordonnance datée du 30 juin 1999, la Cour a décidé que les demandes reconventionnelles présentées par le Nigéria étaient recevables comme telles et faisaient partie de l'instance en cours. En outre, à la suite d'une réunion entre les agents des parties et le Président de la Cour, tenue le 28 juin 1999, la Cour a décidé que les parties présenteraient des pièces écrites sur le fond concernant l'ensemble de leurs demandes et que le Cameroun soumettrait une réplique d'ici le 4 avril 2000 et le Nigéria une duplique d'ici le 4 janvier 2001.

570. Le 30 juin 1999, la Guinée équatoriale a demandé à la Cour d'intervenir dans l'affaire entre le Cameroun et le Nigéria, arguant du fait qu'elle souhaitait informer la Cour de ses droits et intérêts juridiques de sorte que ceux-ci ne soient pas affectés lorsque la Cour examinerait la question de la frontière maritime entre le Cameroun et le Nigéria et protéger ses intérêts juridiques dans le golfe de Guinée. Toutefois, la Guinée équatoriale a bien précisé qu'elle ne cherchait pas à être considérée comme une partie à l'affaire et qu'elle souhaitait continuer à tenter de déterminer sa frontière maritime avec ses voisins par voie de négociation. En conséquence, la Cour a fixé au 16 août 1999 la date limite pour le dépôt des observations écrites formulées par le Cameroun et le Nigéria sur la requête présentée par la Guinée équatoriale.

571. *Souveraineté sur Pulau Ligitan et Pulau Sipadan (Indonésie/Malaisie*). Le 2 novembre 1998, l'Indonésie et la Malaisie ont saisi conjointement la Cour d'un différend concernant la souveraineté sur Pulau Ligitan et Pulau Sipadan, deux îles de la mer des Célèbes.

572. Les parties ont notifié à la Cour qu'elles avaient signé le 31 mai 1997, à Kuala Lumpur, un accord spécial qui était entré en vigueur le 14 mai 1998. Dans cet accord spécial, les parties priaient la Cour de déterminer si la souveraineté sur les deux îles appartenait à l'Indonésie ou à la Malaisie. Les parties ont également exprimé leur souhait de résoudre leur différend dans l'esprit des relations amicales existant entre elles, telles qu'elles sont consacrées dans le Traité d'amitié et de coopération en Asie du Sud-Est de 1976.

573. Compte tenu des souhaits exprimés par les parties dans l'accord spécial, la Cour, par une ordonnance datée du 10 novembre 1998, a décidé que chacune des parties déposerait un mémoire d'ici le 2 novembre 1999 et un contre-mémoire d'ici le 2 mars 2000. Dans une ordonnance datée du 14 septembre 1999, la Cour a accepté la demande des parties de reporter de quatre mois la date limite pour le dépôt de leur contre-mémoire, soit le 2 juillet 2000.

Affaires devant le Tribunal international du droit de la mer

574. *Affaire entre Saint-Vincent-et-les Grenadines et la Guinée concernant le navire Saiga*. Un des faits nouveaux les plus importants survenus au cours de l'année écoulée a été le règlement du premier différend porté devant le

Tribunal international du droit de la mer (voir aussi par. 41).

575. Ce différend portait sur un nombre de questions importantes relevant de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer comme la liberté de navigation et d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites, l'application des règlements douaniers, le mazoutage (soutage) des navires en mer et le droit de poursuite.

576. Le Tribunal a été saisi du différend entre Saint-Vincent-et-les Grenadines et la Guinée concernant l'arraisonnement et l'immobilisation au large des côtes de la Sierra Leone par les autorités guinéennes du pétrolier *Saiga*, y compris son équipage, battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Le Tribunal a été invité par les parties, sur la base de leur accord, à traiter de tous les aspects de leur différend, y compris les dommages et intérêts, les dépens et les objections contre les exceptions d'irrecevabilité.

577. S'agissant des exceptions d'irrecevabilité soulevées par la Guinée, celle-ci a fait valoir quatre points : a) le *Saiga* n'était pas valablement immatriculé sous pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines; b) il n'existe pas de lien substantiel entre le *Saiga* et Saint-Vincent-et-les Grenadines; c) tous les recours internes n'ont pas été épuisés; et d) Saint-Vincent-et-les Grenadines ne peut présenter certaines demandes au titre des pertes et dommages subis par des personnes juridiques et physiques qui n'étaient pas des ressortissants de Saint-Vincent-et-les Grenadines. Toutefois, Saint-Vincent-et-les Grenadines a contesté toutes les exceptions d'irrecevabilité avancées par la Guinée et le Tribunal les a toutes rejetées.

578. Dans son arrêt du 1er juillet 1999, le Tribunal a estimé qu'en appliquant sa législation douanière à un rayon des douanes qui inclut des parties de la zone économique exclusive, la Guinée avait agi d'une manière contraire à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et, partant, l'arraisonnement et l'immobilisation du *Saiga* et de son équipage, la poursuite en justice et la condamnation de son capitaine, la confiscation de la marchandise et la saisie du navire étaient illégaux. Le Tribunal a noté que chacune des conditions mises à l'exercice du droit de poursuite à l'article 111 de la Convention devait être satisfaite pour que la poursuite soit licite au regard de la Convention. En conséquence, le Tribunal a conclu qu'il n'y avait aucune base juridique à l'exercice du droit de poursuite par la Guinée attendu que la poursuite alléguée avait été interrompue et qu'aucune loi ni règlement de la Guinée applicable conformément à la Convention n'avait été violé par le *Saiga*. En outre, le Tribunal a noté qu'il n'existait pas de justification au fait que des agents guinéens aient ouvert le feu sur le navire, causant des dommages considérables au navire et à du matériel d'importance vitale se trouvant dans la salle des machines et dans la salle radio, et causant des dommages corporels à deux personnes se trouvant à bord. En conséquence, le Tribunal a estimé que la Guinée avait fait usage d'une force excessive et avait mis en danger des vies humaines avant et après l'abordage du *Saiga*, et, par là, avait violé les droits de Saint-Vincent-et-les Grenadines au regard du droit international.

579. Le Tribunal a néanmoins rejeté la demande formulée par Saint-Vincent-et-les Grenadines de dire que la Guinée avait violé ses droits en citant à comparaître Saint-Vincent-et-les Grenadines en tant que «civilement responsable» dans la cédule de citation établie dans le cadre des poursuites pénales engagées contre le capitaine du *Saiga* devant le Tribunal de première instance de Conakry (Guinée). S'agissant de la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et de son équipage après le dépôt de la garantie, le Tribunal, constatant qu'un certain nombre de faits avaient contribué à retarder cette mainlevée de l'immobilisation du navire et qu'ils ne pouvaient pas tous être considérés comme imputables à la Guinée, a rejeté la demande de Saint-Vincent-et-les Grenadines de dire que la Guinée avait violé ses droits en ne procédant pas promptement à la mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et de son équipage après le dépôt de la garantie.

580. Enfin, le Tribunal a décidé d'accorder des indemnités d'un montant total de 2 123 357 dollars pour les dommages et pertes causés au propriétaire du navire, à l'affréteur, au propriétaire de la marchandise, au capitaine et aux membres de l'équipage et aux autres personnes se trouvant à bord, et a décidé que chaque partie devait supporter ses frais de procédure et autres frais.

581. *Affaires du thon à nageoire bleue (Australie c. Japon) (Nouvelle-Zélande c. Japon)*. Conformément au paragraphe 5 de l'article 290 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le 30 juillet 1999, l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont déposé auprès du Greffe du Tribunal international du droit de la mer une demande en prescription de mesures conservatoires dans le cadre d'un différend les opposant au Japon concernant la conservation des stocks de thon à nageoire bleue. Ce poisson, grand migrateur (voir annexe I à la Convention), traverse les eaux territoriales et la zone économique exclusive de plusieurs pays et les hautes mers (voir aussi par. 42 à 45).

582. D'après les auteurs de la demande, le Japon aurait mené un programme unilatéral de pêche expérimentale du thon à nageoire bleue en 1998 et 1999, lequel menacerait les stocks faisant déjà l'objet d'une pêche intensive. En outre, d'après ces mêmes auteurs, le Japon n'aurait pas pris

les mesures requises pour la conservation et la gestion des stocks de thon à nageoire bleue et ne voudrait pas collaborer à cet effet, refusant ainsi de s'acquitter de ses obligations en vertu du droit international, en particulier des articles 64 et 116 à 119 de la Convention. En outre, avec son programme de pêche expérimentale, le Japon aurait dépassé le volume total des prises admissibles fixé par la Convention de 1993 pour la conservation du thon à nageoire bleue. Cette convention, instrument trilatéral signé par l'Australie, le Japon et la Nouvelle-Zélande, fixe un volume total de prises admissibles pour le thon à nageoire bleue et des quotas pour chaque pays. Les efforts déployés par les pays pour régler leur différend par voie de négociation, de médiation et d'arbitrage dans le cadre de la Convention de 1993 n'ont pas été fructueux. En conséquence, la Nouvelle-Zélande et l'Australie ont demandé au Tribunal de prendre des mesures conservatoires contre le Japon, qui obligeraient ce dernier à interrompre son programme unilatéral de pêche expérimentale en attendant la constitution d'un tribunal arbitral auquel les plaignants ont soumis leur différend en application de la partie XV, section 2, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

583. Le 9 août, le Japon a présenté au Tribunal sa réponse aux demandes en prescription de mesures conservatoires formulées par l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Dans sa réponse, il a fait valoir qu'un tribunal arbitral constitué en vertu de l'annexe VII de la Convention n'aurait pas compétence *prima facie* et qu'en conséquence, le Tribunal n'était pas habilité à prescrire des mesures conservatoires. Le Japon a également déposé une contre-demande au Tribunal, demandant que l'Australie et la Nouvelle-Zélande reprennent de toute urgence et de bonne foi leurs négociations avec ce pays.

584. Le 27 août, le Tribunal a publié un arrêt dans lequel il a estimé qu'il avait compétence pour connaître du différend. Tout en notant que l'on n'avait pas déterminé scientifiquement quelles étaient les mesures à prendre pour conserver les stocks de thon à nageoire bleue, le Tribunal a prescrit les mesures conservatoires suivantes : a) les parties ne devraient prendre aucun mesure susceptible d'aggraver ou d'étendre le différend; b) les parties ne devraient prendre aucune mesure susceptible d'avoir des répercussions préjudiciables à l'exécution de la décision que pourrait rendre le Tribunal arbitral constitué conformément à l'annexe VII de la Convention des Nations Unie sur le droit de la mer; c) les parties devraient veiller à ce que leurs prises annuelles de thon à nageoire bleue ne dépassent pas les quotas annuels autorisés, tels que fixés par les parties; en outre, sans préjudice de la décision que le tribunal arbitral pourrait rendre, il faudrait, en calculant les prises annuelles pour 1999 et 2000, tenir dûment compte des prises effectuées dans le cadre du programme de pêche expérimentale; d) les trois parties devraient s'abstenir de mener un programme de pêche expérimentale à moins que les autres parties ne les y autorisent ou que les prises de pêche expérimentale ne soient comptabilisées dans les quotas annuels autorisés; e) les parties devraient reprendre leurs négociations afin de conclure un accord sur des mesures facilitant la conservation et la gestion des stocks de thon à nageoire bleue; et f) les parties devraient solliciter l'accord des autres États et organismes de pêche avant de pratiquer la pêche du thon à nageoire bleue afin de favoriser la conservation et l'utilisation optimale des stocks de thon.

585. Les parties doivent soumettre un rapport initial au Tribunal d'ici le 6 octobre sur les mesures prises ou envisagées pour appliquer les mesures conservatoires prescrites. Après cette date, le Président du Tribunal est autorisé à demander aux parties tout rapport ou complément d'information jugé nécessaire. En outre, le Tribunal a décidé que le Greffe transmettrait son arrêt à tous les États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui pratiquent la pêche du thon à nageoire bleue.

586. Enfin, on notera que le Tribunal n'a toujours pas rendu sa sentence dans l'affaire concernant la délimitation maritime entre l'Érythrée et le Yémen (voir aussi A/53/456, par. 164).

XI. Renforcement des capacités et diffusion de l'information

587. Le travail des organisations du système des Nations Unies dans le domaine des affaires maritimes n'a pas seulement concerné l'élaboration de conventions internationales, de règles et normes, de programmes et de plans d'action aux niveaux mondial, régional et interrégional, puisque des efforts particuliers ont été déployés dans deux autres domaines, à savoir le renforcement des capacités et la diffusion de l'information. L'action de renforcement des capacités des ressources humaines et des institutions s'est faite essentiellement à travers des programmes de bourses d'études et de formation. La diffusion des informations, surtout de celles qui présentaient un intérêt international, s'est appuyée sur un large éventail de supports allant des sites Web et des bases de données aux publications et rapports établis en fonction de demandes spécifiques.

A. Renforcement des capacités

1. Bourses d'études

588. Le Programme de bourses de la Dotation Hamilton Shirley Amerasinghe pour l'étude des océans et du droit de la mer reste apprécié pour les possibilités de formation théorique et appliquée qu'il offre aux boursiers, et il intéresse toujours au plus haut point les candidats et les établissements universitaires du monde entier. D'autres universités ont demandé à figurer sur la liste des universités et instituts participants. Le Centre for Maritime Policy de l'Université de Wollongong, en Australie, a récemment manifesté son intérêt. Seize universités et établissements universitaires participent actuellement au programme de bourses (voir A/53/456, par. 480).

589. Plus de 100 candidats ont envoyé des demandes de bourse d'un peu partout dans le monde. Compte tenu de l'excellence des dossiers de candidature qu'il reçoit chaque année, le Groupe consultatif pour l'octroi des bourses, qui évalue les candidats, a de nouveau demandé l'année dernière au Secrétaire général adjoint, qui est conseiller juridique de l'ONU, de continuer à étudier la possibilité d'augmenter le montant de la dotation afin de permettre l'octroi de plus d'une bourse par an.

590. L'Assemblée générale a maintes fois demandé aux États Membres et aux organisations, fondations et particuliers intéressés de contribuer sur une base volontaire au financement des bourses d'études afin de permettre à un plus grand nombre de candidats de bénéficier du dispositif.

591. Le Royaume-Uni a une fois de plus versé cette année une contribution spéciale destinée à financer en l'an 2000 une bourse d'études supplémentaire dans une université britannique participante. (Le Royaume-Uni avait déjà financé deux autres bourses d'études, la première pour l'année universitaire 1995-1996, et la deuxième pour l'année universitaire 1996-1997. Voir A/50/713, par. 248 et A/51/645, par. 303). L'Allemagne finance par ailleurs les études d'un étudiant de Papouasie-Nouvelle Guinée qui commence ses recherches au Max Planck Institute d'Heidelberg en septembre 1999. De plus, le Gouvernement de Chypre a versé une contribution de 925 dollars au Fonds d'affectation spéciale du programme. Le Groupe consultatif s'est félicité de ces initiatives et a exprimé l'espoir qu'elles inspireront d'autres pays. Une bourse d'études a pu être accordée sur le fonds d'affectation spéciale à un candidat du Nigéria qui fera des études de recherche à la faculté de droit de l'Université Dalhousie d'Halifax, au Canada.

592. La bourse d'études est octroyée chaque année depuis 13 ans. Les boursiers des années précédentes venaient des pays suivants : Népal (1986), République-Unie de Tanzanie (1987), Chili (1988), Sainte-Lucie (1989), Sao Tomé-et-Principe (1990), Croatie (1991), Thaïlande (1992), Kenya (1993), Seychelles et Cameroun (1994), Tonga (1995), Indonésie (1996), Samoa (1997), Nigéria et Papouasie-Nouvelle-Guinée (1998).

593. Le Programme de bourses d'études est administré par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer dans le cadre du Programme d'assistance des Nations Unies aux fins de l'enseignement, de l'étude, de la diffusion et d'une compréhension plus large du droit international. Il s'adresse principalement aux experts nationaux qui s'occupent du droit de la mer ou des affaires maritimes ou de disciplines connexes, soit dans des organismes et organes gouvernementaux, soit dans des établissements d'enseignement. Il a pour objectif d'aider ces experts ou les candidats à parfaire leurs connaissances en matière d'affaires maritimes et de droit de la mer.

594. L'UNU a indiqué que, afin de répondre aux besoins croissants des pays en développement pour tout ce qui a trait à la pêche, l'Institut de recherches marines de Reykajvik a signé en 1998 un accord de coopération avec l'UNU, le Gouvernement islandais et l'Institut islandais de recherches marines en vue de mettre sur pied un programme de formation spécialisé axé spécifiquement sur la pêche. Ce programme d'études postuniversitaires d'une durée de six mois a été conçu pour renforcer les capacités des gouvernements, universités, établissements de recherche et instituts de formation des pays en développement. Il est organisé chaque année, avec le soutien financier du Gouvernement islandais. Il se compose à la fois de cours magistraux et de travaux pratiques que les étudiants pourront appliquer sur le terrain dans leur pays. Le programme commence par six semaines de cours théoriques. Viennent ensuite 12 semaines de formation spécialisée, puis un stage d'application de six semaines sur le terrain. Le premier programme a eu lieu d'août 1998 à février 1999. Il a été suivi par six boursiers venus de trois pays d'Afrique subsaharienne. Le deuxième a débuté en juin 1999. Les neuf inscrits de cette année viennent d'Amérique centrale et d'Amérique latine, d'Asie et d'Afrique (on trouvera des informations détaillées sur ce programme au site Web du programme, à l'adresse http://www.unu.edu/iceland/fisheries/fisheries.html).

2. Programme Formation-mers-côtes

595. Les activités de formation de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer s'inscrivent dans le cadre du programme Formation-mers-côtes (FMC) (pour tous détails complémentaires sur ce programme, voir A/53/456,

par. 482 à 486, ou consulter le site Web de la Division à l'adresse http://www.un.org/Depts/los/TSC). Ce programme FMC a été conçu pour renforcer les capacités nationales de formation des décideurs et des exécutants en matière de gestion intégrée des océans et des zones côtières, et cela aussi bien dans les pays développés que dans les pays en développement. Il entend essentiellement renforcer les capacités de formation des structures locales (appelées unités d'élaboration de programmes de cours ou CDU) en prenant appui sur un réseau international d'institutions participantes qui mettent en commun leurs cours, leur matériel pédagogique et leur personnel. Le programme FMC est devenu opérationnel en 1995 avec la mise en place, grâce au concours du PNUD, d'un réseau de 11 CDU réparties dans 10 pays. Il est entré dans une nouvelle phase en 1998 en s'associant au projet PNUD/FEM intitulé «Renforcement des mécanismes de partage du savoir mondial sur les eaux internationales».

596. Les activités au titre du programme FMC au cours de l'année écoulée ont été axées sur quatre grands projets : a) créer et gérer les cinq CDU associées au projet PNUD/FEM sur le renforcement des mécanismes de partage et continuer à soutenir les CDU existantes; b) maintenir une coordination effective entre le programme FMC de la Division/l'unité centrale d'appui au Siège, les CDU, et les coordonnateurs du projet FEM; c) renforcer la collaboration entre le programme FMC, les programmes jumeaux du Réseau TRAIN-X de l'ONU (voir par. 599 et 600) et les autres organisations des Nations Unies concernées par la formation et la gestion intégrée des zones côtières, et d) étoffer les activités d'information sur le programme FMC.

597. À la suite de l'atelier et de la réunion de planification qui se sont tenus du 17 au 28 août 1998 au Siège de l'Organisation des Nations Unies, les concepteurs de cours et les administrateurs des CDU associés au projet PNUD/FEM ont entrepris de créer des CDU dans le cadre de leurs institutions d'accueil respectives (universités et ONG). Toutes les nouvelles CDU devraient être en place d'ici le début de l'an 2000. Elles ont déjà commencé à préparer leurs cours avec l'appui pédagogique du programme FMC et de l'Unité centrale d'appui, tandis que les CDU qui fonctionnent déjà ont continué à élaborer des programmes de cours et à dispenser leur enseignement. La FMC-Philippines et la FMC-Brésil, qui ont déjà à leur actif plusieurs sessions de cours, ont également commencé des évaluations de fin de formation; les résultats de ces examens seront très importants non seulement pour leurs CDU respectives mais aussi pour l'ensemble du programme FMC.

598. Le programme FMC et l'Unité centrale d'appui ont activement encouragé la coordination entre les CDU et les coordonnateurs du projet FEM, ce qui a permis de maintenir des contacts permanents avec les CDU, entre les CDU elles-mêmes, et avec les coordonnateurs du projet FEM. Le vif intérêt que porte le FEM aux CDU du programme FMC s'est traduit par plusieurs projets d'assistance : a) recherche des experts internationaux, régionaux ou locaux qui prêtent leur concours à l'élaboration des cours; b) participation d'un administrateur de CDU à l'atelier régional organisé par le projet FEM; c) financement des déplacements du personnel de CDU dans la région. Pour résumer, le FME et l'Unité centrale d'appui ont favorisé l'instauration d'un climat de travail très fructueux entre les principaux acteurs.

599. Le programme Formation-mers-côtes a pris pour modèle le TRAIN-X qui couvre l'ensemble du système des Nations Unies, et qui désigne en fait la mise en réseau de centres de formation qui ont accepté d'adopter des normes de formation communes et de partager leurs programmes de formation, leur matériel pédagogique et leur personnel. Le réseau TRAIN-X couvre aussi bien les pays développés que les pays en développement. L'équipe centrale d'appui de l'organisme compétent dans la discipline sert d'interface avec les centres nationaux ou régionaux qui forment les mailles du réseau et assure la coordination avec l'ensemble du réseau. Le modèle TRAIN-X encourage la coopération entre les institutions des pays développés et celles des pays en développement et il aide par ailleurs les institutions locales à résoudre par elles-mêmes les problèmes locaux; il permet également de réduire le coût de conception et de prestation des cours de formation grâce à des économies d'échelle, et il évite les redondances au moment du travail de conception. Le programme Formation-mers-côtes fait partie du réseau TRAIN-X, qui compte également les membres suivants : CODEVTEL pour les télécommunications (unité centrale d'appui à l'Union internationale des télécommunications – UIT), TRAINMAR pour les services maritimes (CNUCED), TRAINAIR pour l'aviation civile (OACI), TRAIN-FOR-TRADE pour le commerce international (CNUCED); TRAINPOST pour les services postaux (Union postale universelle – UPU), et CC:TRAIN pour les changements climatiques (Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche – UNITAR).

600. Le programme FMC a présidé le réseau TRAIN-X de septembre 1997 à juin 1999. Son coordonnateur a présidé la sixième table ronde du réseau TRAIN-X qui s'est tenue à Genève les 14 et 15 juin 1999. L'actuel président du réseau est le représentant du CC:TRAIN/UNITAR; son

mandat s'achèvera à la clôture de la septième table ronde, en 2001. Les programmes de formation jumeaux du réseau travaillent ensemble. Au cours de l'année écoulée, un formateur TRAIN-X qualifié de TRAINAIR-Brésil a donné un cours aux participants du programme FMC dans ce pays. Cette assistance d'un programme à un autre dans un même pays permet de tisser des liens au niveau local. De plus, un pédagogue malaisien de TRAINMAR fourni par l'unité centrale d'appui du programme à la CNUCED a validé un cours FMC en Thaïlande, et de ce fait le programme a bénéficié à la fois des compétences d'un spécialiste de la région et de celles du programme jumeau qui a fourni son assistance.

601. La collaboration avec les autres organisations à l'intérieur et à l'extérieur du système des Nations Unies s'est traduite entre autres par un appui permanent à la base des données de formation de l'Université des Nations Unies, et par des conseils au PNUD dans le domaine de la gestion intégrée des océans et des zones côtières. Le Centre international pour la gestion des ressources aquatiques vivantes a demandé au programme FMC d'élaborer une stratégie de formation pour le Réseau d'action international en faveur des récifs coralliens (ICRAN) et de se charger de sa mise en oeuvre. L'Unité centrale d'appui du programme prépare actuellement une proposition pour répondre à cette requête.

602. Les organisations du système des Nations Unies tout comme les organisations extérieures considèrent que le programme FMC est une structure de formation incomparable pour tout ce qui a trait à la gestion intégrée des océans et des zones côtières. Les demandes de renseignements sur le programme ont été de plus en plus nombreuses, et la participation au projet FEM a élargi le public cible; il a donc fallu préparer des documents d'information clairs et accessibles et les mettre à la disposition du public en général, et des futurs participants des cours de formation en particulier. Diverses initiatives ont été prises pour rehausser le profil du programme. Le site Web FMC (http://www.un. org/Depts/los/tsc) a été mis à jour et enrichi de nouvelles fonctions. C'est maintenant un site interactif qui propose des liens avec toutes les CDU du programme et les projets FEM associés. Une réunion-débat intitulée «Formation et renforcement des capacités en matière de gestion des océans et des zones côtières» a été organisée en marge de la septième session de la Commission du développement durable en avril 1999, et plusieurs représentants de pays bénéficiant de CDU sont intervenus pour parler du programme. Les représentants de l'Unité centrale d'appui du programme FMC ont également fait des exposés à l'intention notamment des coordonnateurs du projet FEM, du personnel des organisations de l'ONU et des représentants d'organisations extérieures au système commun. Des articles sur le programme FMC ont été rédigés afin d'être publiés dans diverses revues techniques.

603. Le PNUD est au sein du système des Nations Unies l'organisation chargée de fournir l'appui financier et technique nécessaires pour que les cours de formation à la gestion améliorée des ressources côtières et marines puissent être dispensés dans de nombreux pays. (Le programme FMC de la Division bénéficie lui aussi du soutien financier et technique du PNUD). Le PNUD aide les institutions scientifiques nationales à créer des laboratoires afin de pouvoir détecter les menaces qui pèsent sur le milieu marin. Depuis quelque temps, de nombreux pays s'intéressent de très près à la préservation de leurs ressources marines; c'est la raison pour laquelle le PNUD investit ses propres ressources et celles du Fonds pour l'environnement mondial dans des activités (essentiellement à travers le programme FMC de la Division) visant à protéger ou régénérer les écosystèmes marins menacés ou dégradés dans diverses régions du globe – golfe de Guinée, Caraïbes, mers d'Asie orientale, mer Noire, mer Rouge, Atlantique Sud et Pacifique Sud.

B. Diffusion d'informations

604. Les informations d'intérêt mondial sont collectées, traitées et diffusées par tous les organismes des Nations Unies agissant dans leurs domaines de compétence respectifs intéressant les espaces marins et le droit de la mer. Presque tous ces organismes sont dotés de sites Web très perfectionnés qui sont de précieuses sources d'information pour les États Membres, les organes intergouvernementaux, les organisations non gouvernementales, le secteur privé et la société civile dans son ensemble.

605. En ce qui concerne les faits nouveaux d'ordre général concernant les affaires maritimes et le droit de la mer, la bibliothèque, la collection de documents de référence et le système d'information de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer sont appréciés de leurs utilisateurs, en particulier les décideurs et les responsables. La Division a reformulé ses activités d'information, qui font désormais une large place à son site Web, afin de renforcer son système de collecte, de compilation et de diffusion d'informations, qui a pour but de faire mieux comprendre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'en promouvoir une application uniforme et cohérente. Non seulement le site Web sur les affaires maritimes et le droit de la mer qu'elle a mis en place

(http://www.un.org/Depts./los) lui permet de réunir au moindre coût différents matériaux (documents, rapports, lois, etc.) émanant de sources très diverses (gouvernements, organisations internationales et institutions compétentes) mais encore il offre à ses utilisateurs la possibilité d'obtenir rapidement des documents et des informations bien structurés et corrélés sur les divers aspects des affaires maritimes.

606. Le site Web de la Division, qui a été récemment élargi, vise à faire connaître la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Il explique comment la Convention, qui est reconnue comme le cadre juridique de toutes les activités relatives aux mers et aux océans, traite de questions qui touchent directement la vie de tous. Il ne vise pas à être exhaustif mais plutôt à servir de plate-forme d'information à ceux qui font des recherches approfondies sur des questions interdépendantes concernant les espaces marins. Il permet d'accéder à plus de 1 500 sites gouvernementaux, non gouvernementaux et universitaires et des sites des organismes des Nations Unies et peut être consulté aisément par tous les pays, même ceux dont les connexions Internet ne sont pas très au point.

607. Le site Web de la Division fournit des informations générales sur les affaires maritimes et le droit de la mer et contient de nombreux documents – dont le texte intégral de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de l'Accord de 1994 relatif à l'application de la partie XI de la Convention et de l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons – ainsi que des informations sur l'état actuel de leur application et les déclarations faites lors de leur signature, ratification ou accession. Il contient également des informations sur les institutions créées par la Convention, à savoir l'Autorité internationale des fonds marins, le Tribunal international du droit de la mer et la Commission des limites du plateau continental, et permet à ses utilisateurs d'accéder à un vaste choix d'autres documents et de communiqués de presse, notamment les rapports à l'Assemblée générale, les procès-verbaux des débats de l'Assemblée sur le droit de la mer et les affaires maritimes, et les documents de la Réunion des États parties à la Convention et de la Commission des limites du plateau continental.

608. Dans ses résolutions 49/28 et 52/26, l'Assemblée générale a demandé que soit créé, de concert avec les organisations internationales compétentes, un système centralisé de bases de données intégrées qui permette de fournir des renseignements et des conseils coordonnés sur les affaires maritimes et le droit de la mer. À cette fin, la Division élabore actuellement un site Web qui servira de source unique et globale d'information sur des questions spécifiques et proposera plus de 380 liens hypertextes soigneusement documentés avec les institutions spécialisées et les institutions internationales qui disposent du texte des instruments internationaux relatifs aux affaires maritimes faisant foi, ainsi que d'autres informations concernant les mers et les océans.

609. Enfin, la Division continue de mettre au point deux autres outils d'information, à savoir la base de données du Système d'information géographique sur les aspects cartographiques de la délimitation des zones maritimes (voir par. 91) et la base de données sur les législations maritimes nationales (voir A/52/487, par. 405).

XII. Coopération et coordination internationales

610. Le fait que les mers et les océans sont des éléments naturels et qu'il est impossible d'assigner des limites précises, politiquement et juridiquement définies, aux ressources et phénomènes physiques y afférents et à l'utilisation qui en est faite a amené la communauté internationale à adopter le principe fondamental, énoncé dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, selon lequel les problèmes des espaces marins sont étroitement liés entre eux et doivent être envisagés dans leur ensemble. Le corollaire de ce principe est qu'il faut qu'il y ait coopération et coordination lorsqu'il y a interaction humaine sur les mers et les océans. Maintenant que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a établi un ordre juridique applicable aux affaires maritimes, fondé sur leur interdépendance la coopération et la coordination concernant ces affaires, qui avaient déjà une base concrète, ont aussi désormais une base juridique.

611. Dans le domaine des affaires maritimes et du droit de la mer, la coopération, formelle ou informelle, entre les organismes des Nations Unies est très large et s'étend souvent à d'autres organes intergouvernementaux, à des organismes gouvernementaux, à des entreprises privées, à des organisations non gouvernementales et à d'autres protagonistes, dans le sens le plus large du terme. On trouvera ci-après un échantillon des programmes de coopération les plus importants, qui montre l'ampleur et la nature de cette coopération.

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

612. Constitué en 1968 en vertu d'un mémorandum d'accord interorganisations, le GESAMP est un organe consultatif composé d'experts scientifiques qui est appuyé par les organismes des Nations Unies. En août 1999, il était parrainé par les organisations suivantes : l'ONU, par le truchement de sa Division des affaires maritimes et du droit de la mer et de son Bureau des affaires juridiques; le PNUE, l'UNESCO/OIC, la FAO, l'OMS, l'OMM, l'OMI et l'AIEA. Chacune de ces organisations lui fournit un secrétaire technique et finance la participation d'experts à ses réunions plénières et aux réunions de ses groupes de travail. En plus d'un secrétaire technique, l'OMI lui fournit également un secrétaire administratif. Le GESAMP a principalement pour tâche de fournir des avis scientifiques multidisciplinaires indépendants aux organismes qui le parrainent au sujet de la prévention, de la réduction et du contrôle de la dégradation du milieu marin. Ses rapports annuels et ceux de ses groupes de travail représentent donc d'importantes contributions aux travaux techniques menés par lesdits organismes dans le cadre de leurs mandats et programmes de travail respectifs – notamment ceux concernant l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et du chapitre 17, entre autres chapitres, d'Action 21 – ainsi qu'aux travaux de leurs organes directeurs et de leurs membres.

613. À sa trente-neuvième session, tenue en août 1999 au siège de l'OMI à Londres, le GESAMP a modifié son mandat[118] en application du paragraphe 32 a) de la décision 7/1 de la Commission du développement durable, par lequel celle-ci se félicitait que «l'OMI ait l'intention, dans le cadre de sa collaboration avec d'autres organisations commanditaires, d'améliorer l'efficacité et la composition des groupes mixtes d'experts chargés d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin» et recommandait «d'examiner la possibilité de faire travailler le Groupe mixte d'experts avec des scientifiques désignés par les gouvernements et les principaux groupes». Le projet de mandat révisé du GESAMP, qui doit être approuvé et signé *in fine* par les chefs de secrétariat des organisations qui parrainent le Groupe, semble devoir permettre pleinement à ce dernier, comme cela lui a été demandé, d'accroître son efficacité. À la même session, le GESAMP a également examiné les travaux de plusieurs de ses groupes de travail, notamment ceux qui sont chargés de l'évaluation des risques inhérents au transport de substances dangereuses par des navires, de l'évaluation des quantités de pétrole que les activités menées en mer libèrent dans le milieu marin, des incidences écologiques de l'aquaculture côtière et de l'évaluation de l'état du milieu marin. Le dernier de ces groupes – le Groupe de travail sur l'évaluation de l'état du milieu marin – s'est réuni à l'issue de la réunion plénière du GESAMP en vue de faire progresser l'établissement des deux rapports qu'il doit lui soumettre à sa trentième session en mai 2000 et qui portent les titres suivants : «Rapport biennal sur l'état de l'environnement marin : grandes questions d'actualité et problèmes émergents» et «Sources de pollution et activités terrestres affectant la qualité et les utilisations du milieu côtier marin et de l'eau douce».

B. Le Système mondial d'observation des océans[119]

614. Le Système mondial d'observation des océans a été créé pour répondre à la nécessité, soulignée par Action 21, de mettre en place un système mondial intégré et global d'observation des océans qui puisse fournir les informations voulues pour prévoir l'évolution de l'état du milieu marin et de l'atmosphère, permettre aux États côtiers de gérer les espaces marins et les zones côtières et effectuer des recherches sur les modifications de l'environnement mondial. C'est un système opérationnel planifié, créé et coordonné par la Commission océanographique intergouvernementale (COI) de l'UNESCO, qui agit en association avec l'OMM, le PNUE et le Conseil international des unions scientifiques.

615. Destiné à une large gamme d'utilisateurs, il est conçu pour décrire l'état des mers et des océans en temps réel et prévoir son évolution sur la période de temps la plus longue possible, ainsi que pour favoriser l'application de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques en aidant à établir des prévisions de l'évolution du climat. S'il n'est pas à proprement parler opérationnel, il permet cependant de transformer certains résultats de recherche en instruments opérationnels. Il permet d'ailleurs déjà à la COI et à ses partenaires (OMM, PNUE et Conseil international des unions scientifiques) de créer des produits utiles à la société.

616. L'un des grands acquis de 1998 a été la mise en place du Système initial d'observation du Système mondial d'observation des océans, qui coiffe les sous-systèmes mondiaux d'observation des océans appuyés par la COI et l'OMM et prévoit l'établissement de mesures par des navires agissant à titre bénévole, des bouées, des stations côtières dotées de marégraphes, des satellites et des centres

de données. Le développement de ce système, qui s'est poursuivi en 1999, a été facilité par la création, en juillet dernier, d'une nouvelle commission technique mixte OMM/COI de l'océanographie et de la météorologie marine, qui résulte de la fusion de plusieurs organes compétents dans ces deux domaines (voir également par. 622).

617. L'application du Système mondial d'observation des océans dépend en définitive des pays, qui y travaillent soit individuellement, soit en groupe. À l'heure actuelle, elle donne lieu à la mise en oeuvre de deux grands programmes régionaux, l'un en Europe et l'autre dans la région de l'Asie du Nord-Est. Celui relatif à l'Europe a reçu de la Commission européenne, aux fins de projets de recherche pré-opérationnels dont l'un a pour objet de prévoir l'évolution de l'état de la Méditerranée, 15 millions d'écus devant servir à perfectionner le personnel concerné. Celui concernant l'Asie du Nord-Est a doublé le nombre de ses données bibliographiques, augmenté sensiblement celui de ses contributeurs et multiplié ses échanges de données. L'application du Système a également donné lieu à la création de nouveaux programmes régionaux intéressant des régions côtières, dont ceux pour la Méditerranée, le Pacifique, la mer Noire et les Caraïbes. La Commission Afrique du Système aide à faire appliquer celui-ci sur les côtes africaines.

618. Le Système mondial d'observation des océans s'inscrit dans le cadre de la Stratégie mondiale intégrée d'observation élaborée par les organismes des Nations Unies qui parrainent les systèmes mondiaux d'observation, par le Conseil international des unions scientifiques et par le Comité des satellites de télédétection. Cette stratégie, qui fait intervenir dans un cadre intégré les grands systèmes spatiaux et *in situ* d'observation de la Terre – en particulier du climat et de l'atmosphère, des mers et des océans et de la surface et de l'intérieur du globe terrestre – vise à permettre d'obtenir de meilleures informations au moindre coût et plus rapidement. Elle exploite les données fournies par les programmes internationaux d'observation de la Terre mais étudie aussi systématiquement les domaines dans lesquels il n'existe pas actuellement d'accords et de structures internationaux satisfaisants. Elle devrait permettre aux gouvernements de mieux comprendre les plans d'observation mondiaux, servir de cadre aux décisions tendant à faire observer en permanence les variables les plus importantes, réduire les doubles emplois, contribuer à améliorer l'allocation des ressources et faciliter la transition de la recherche aux opérations. Elle devrait donc contribuer à renforcer l'efficacité des organismes des Nations Unies.

619. *Le module Santé des océans du Système mondial d'observation des océans*. Dans les pays en développement, les responsables environnementaux qui sont chargés de déterminer dans quelle mesure l'environnement des régions côtières est contaminé et atteint ont parfois beaucoup de mal à obtenir les ressources dont ils ont besoin pour mener des travaux sur le terrain et effectuer des essais chimiques et biologiques perfectionnés. La nécessité de disposer de méthodes d'évaluation rapide de la pollution marine a amené le programme mixte COI/PNUE/OMI d'enquête mondiale sur la pollution du milieu marin à créer le module Santé des océans du Système mondial d'observation des océans, qui a spécifiquement pour but de trouver des moyens de mettre en place des mécanismes intégrés d'observation, d'évaluation et de prévision des effets des activités humaines sur le milieu marin.

620. L'Enquête mondiale sur la pollution du milieu marin a commencé à appliquer ce module en mettant en oeuvre, en Amérique du Sud, un projet pilote d'évaluation rapide de la pollution marine qui vise à tester et à fournir des marqueurs chimiques et biologiques faciles à utiliser et peu coûteux pour améliorer la gestion de l'environnement dans les pays en développement. Les techniques actuellement mises au point fourniront des moyens de détection rapide et d'un bon rapport coût-efficacité, plus avantageux que les procédures complexes qui sont appliquées en Europe et aux États-Unis. Compte tenu des bons résultats déjà obtenus, on prévoit d'évaluer la pollution marine dans la région des Caraïbes à la fin de 1999 et au Viet Nam dans un avenir proche.

C. Projet sur la variabilité et la prévisibilité du climat[120]

621. Des travaux d'observation et de recherche sur le climat, notamment les liens entre les océans et le climat, sont menés par le système des Nations Unies dans le cadre du Programme mondial de recherche sur le climat (PMRC), financé par la Commission océanographique intergouvernementale (COI), l'Organisation maritime mondiale (OMM) et le Conseil international pour la science. Parmi les activités menées figurent l'Expérience sur la circulation océanique mondiale (WOCE) et le Programme international d'étude des océans tropicaux et de l'atmosphère du globe. L'expérience tirée de ces deux programmes a clairement démontré qu'il est essentiel de disposer d'un système d'observation des océans si l'on veut mieux comprendre les mécanismes influant sur le système climatique mondial et que c'est en comprenant ces mécanismes qu'il sera possible de jeter les bases scientifiques qui

permettront de prendre les décisions économiques et sociales appropriées. C'est dans cette optique que le Programme mondial de recherche sur le climat a lancé en décembre 1998 son projet le plus récent – et le plus ambitieux à ce jour –, le projet sur la variabilité et la prévisibilité du climat, à l'occasion d'une conférence internationale organisée à Paris, à laquelle ont assisté les représentants de 63 pays. La déclaration publiée à l'issue de la Conférence demandait aux nations de fournir les nouvelles ressources nécessaires à la réalisation du projet et, en particulier, de procéder à des observations systématiques et à long terme du climat, tant à partir de l'espace que de la Terre, notamment en utilisant le Système mondial d'observation du climat (SMOC), le Système mondial d'observation des océans (SMOO) et le Système mondial d'observation terrestre (SMOT).

D. Commission technique mixte d'océanographie et de météorologie maritime (JCOMM)

622. L'OMM a indiqué que face à la nécessité évidente d'améliorer l'observation intégrée de l'atmosphère et des océans, tant le Congrès de l'OMM à sa treizième session (Genève, mai 1999) que l'Assemblée de la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO à sa vingtième session (Paris, juin/juillet 1999), avaient approuvé la création d'une nouvelle Commission technique mixte d'océanographie et de météorologie maritime (JCOMM). Cette commission est un organe intergouvernemental d'experts relevant de l'OMM et de la COI qui sera chargé de coordonner et de réglementer la fourniture à l'échelon de la planète des services météorologiques et océanographiques et de coordonner un système opérationnel d'observation océanographique à l'appui de ces services ainsi que du suivi du climat mondial, de la recherche et de la prévision de phénomènes climatiques tels qu'El Niño et la Niña. La création de cette commission reflète les priorités identifiées dans la décision 14/CP.4 sur la recherche et l'observation systématique adoptée par la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques à sa quatrième session (Buenos Aires, septembre 1998). La Commission devrait à terme mettre au point un système mondial de surveillance des océans et de prévisions similaire à celui qui existe depuis de nombreuses années pour la surveillance atmosphérique. La Commission représente un nouveau modèle de coopération entre organismes des Nations Unies permettant à deux entités de mettre en commun ressources et compétences en vue de mener des activités multidisciplinaires plus efficaces répondant à des impératifs mondiaux bien précis. Cette initiative devrait renforcer l'efficacité et la rentabilité des institutions intergouvernementales s'occupant de météorologie et d'océanographie.

E. Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts (ASFA)

623. Les Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts (ASFA) constituent un service d'information bibliographique interinstitutions et international établi en 1970. En tant que base de données la plus complète du monde sur la question, l'objectif de ce service est de diffuser des informations à la communauté mondiale sur les aspects scientifiques, économiques, technologiques, juridiques et politiques, et la gestion du milieu marin et des eaux douces (notamment les ressources biologiques et non biologiques).

624. L'Organisation des Nations Unies, par le biais de sa Division des affaires maritimes et du droit de la mer, du Bureau des affaires juridiques, la FAO, la COI de l'UNESCO et le PNUE sont des partenaires coparrainants. Quatre partenaires internationaux, 27 partenaires nationaux et la maison d'édition des ASFA, Cambridge Scientific Abstracts (CSA), participent également à ce service[121]. La FAO en assure le secrétariat. Chaque partenaire recense et dépouille les revues, publications et documents portant sur son secteur, à partir desquels sont établis des résumés et données bibliographiques qui sont ensuite stockés dans la base de données consultable en ligne et sur CD-ROM et publiés dans des bulletins mensuels ASFA, à savoir : *ASFA 1 – Biological Sciences and Living Resources*; *ASFA 2 – Ocean Technology, Policy and Non-Living Resources*; *ASFA 3 – Aquatic Pollution and Environmental Quality*. Les ASFA peuvent ainsi être consultés, non seulement sur CD-ROM et dans leur version imprimée, mais également sur Internet, sur bande magnétique et en ligne.

625. À sa réunion annuelle, le Conseil consultatif des ASFA examine des questions de politique générale et des questions techniques afin d'améliorer l'utilité des produits ASFA pour une communauté d'utilisateurs toujours plus nombreux. La réunion qui a été organisée du 25 au 28 mai 1999 par l'Administration nationale de l'océan et de l'atmosphère à Bethesda, Maryland (États-Unis d'Amérique) et a réuni 26 participants (appartenant à 14 entités partenaires nationales, 2 entités partenaires internationales et 3 autres entités partenaires coparrainantes – ONU, COI et FAO) ainsi que des représentants de la

maison d'édition des ASFA, a permis d'aborder un certain nombre de questions prioritaires, notamment l'élargissement des partenariats dans le cadre des efforts déployés pour améliorer la couverture géographique de publications pertinentes, traiter un nombre de sujets plus vaste, promouvoir la diffusion et l'utilisation des produits ASFA, en renforcer l'intérêt et la qualité, et veiller à ce qu'ils soient d'actualité; et le recours, entre autres, à des fins de formation, au Fonds d'affectation spéciale des ASFA constitué des redevances perçues au titre de la vente des produits ASFA. Quatre nouveaux membres – la Bulgarie, l'Espagne, l'Italie et le Maroc – sont devenus des partenaires en 1999.

626. S'agissant de l'amélioration de la diffusion des produits ASFA dans les pays en développement, le Conseil consultatif a indiqué qu'il continuerait de soutenir l'initiative FAO-CSA de 1998 visant à fournir gratuitement pour une période limitée des CD-ROM ASFA aux instituts situés dans des pays d'Afrique à faible revenu et à déficit vivrier. En juin 1999, il avait été possible d'identifier 18 instituts susceptibles d'utiliser le CD-ROM ASFA et l'on s'efforçait de prendre contact avec ceux qui n'avaient pas encore répondu à la première lettre et au questionnaire de la FAO.

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

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

628. Le Sous-Comité a tenu sa septième session à Monaco du 8 au 12 février 1999, sur l'invitation de l'Agence internationale de l'énergie atomique et avec la participation de représentants de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, du Bureau des affaires juridiques et de la Division de développement durable, du Département des affaires économiques et sociales de l'ONU; du PNUE, du PNUD, de la FAO, de l'OMI, de la COI de l'UNESCO, de l'OMM, de l'ONUDI et de l'AIEA. Il a notamment examiné le plan de mise en oeuvre du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, l'état d'avancement des préparatifs de l'Atlas des océans de l'ONU, la coopération et la coordination interinstitutions ainsi que l'établissement des rapports destinés à la Commission du développement durable. Le Sous-Comité a, à cet égard, pris acte du rapport du Secrétaire général sur les océans et les mers (E/CN.17/1999/4 et Add. 1) établi par le Département des affaires économiques et sociales pour la septième session de la Commission et a examiné en détail comment améliorer la coordination et la coopération entre les institutions et organisations représentées au Sous-Comité. Il a notamment étudié un certain nombre d'initiatives conjointes qui s'avéraient, selon lui, satisfaisantes, comme le Système mondial d'observation des océans et le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP). La gestion intégrée des zones côtières a été identifiée comme l'un des domaines où il était le plus nécessaire pour les diverses organisations de coopérer. (Le rapport du Sous-Comité a été publié sous la cote ACC/1999/8.)

629. À une session officieuse tenue au siège de l'OMI à Londres du 16 au 18 août 1999, le Sous-Comité s'est surtout penché sur le suivi de la décision 7/1 de la Commission du développement durable. Au paragraphe 38 c) de cette décision, la Commission a invité le Secrétaire général, «agissant en coopération avec les chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies compétents, à prendre des mesures pour rationaliser les travaux du Sous-Comité des océans et des zones côtières du CAC, notamment en les rendant plus transparents et mieux adaptés aux besoins des États membres, par exemple en organisant régulièrement des réunions d'information sur ses activités».

630. En réponse à cette préoccupation, le Sous-Comité, à sa session officieuse, a convenu de prendre plusieurs mesures initiales pour «rendre ses travaux plus transparents et mieux adaptés» aux besoins des États membres, notamment les suivantes : les membres du Sous-Comité tiendraient régulièrement des séances annuelles d'information à l'intention des délégations et des observateurs intéressés, à chaque session de la Commission du développement durable (et pas seulement lorsque la question des océans est examinée comme ce fut la pratique), compte tenu des difficultés financières et des délais qu'exigent les voyages au Siège de l'ONU; les membres envisageraient la possibilité d'organiser des séances d'information sur les travaux du Sous-Comité à l'intention des représentants des gouvernements, des institutions et des organisations non gouvernementales pendant les sessions ordinaires de leurs organismes respectifs; le Sous-Comité mettrait en place son propre site Web relié à celui du CAC et des organisations compétentes ainsi que la page

d'accueil de l'Atlas des Nations Unies sur les océans; enfin, une brochure du Sous-Comité serait produite et distribuée lors des séances d'information. Les mesures proposées ont été portées à la connaissance du Comité interorganisations à sa quatorzième réunion (9 et 10 septembre 1999).

XIII. Examen du thème sectoriel intitulé «les océans et les mers» par la Commission du développement durable en 1999

631. Comme indiqué au chapitre 17 d'Action 21, «le droit international, tel qu'il s'est traduit dans les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ... énonce les droits et obligations des États et constitue l'assise internationale sur laquelle doivent s'appuyer les efforts visant à protéger et à mettre en valeur de façon durable le milieu marin, les zones côtières et leurs ressources»[122]. Comme l'a réaffirmé la Commission du développement durable, «le chapitre 17 d'Action 21 reste le programme d'action de référence pour les activités de développement durable relatives aux océans et aux mers» [décision 7/1 de la Commission du développement durable, par. 1 b)].

632. Dans ce contexte, l'un des faits les plus marquants en 1999 concernant la mise en valeur et la gestion des ressources marines ainsi que la protection et la préservation du milieu marin a été l'examen par la Commission du développement durable, au titre du thème sectoriel relatif aux océans et aux mers, des progrès accomplis dans la mise en oeuvre du chapitre 17 et des autres chapitres pertinents d'Action 21. En application d'une décision de l'Assemblée générale, la Commission a procédé à cet examen à sa septième session tenue à New York du 19 au 30 avril 1999. Pour préparer cet examen, la Commission a bénéficié du concours d'un groupe de travail qu'elle a mis en place, à savoir le Groupe de travail spécial intersessions sur les océans et les mers et sur le développement durable des petits États insulaires en développement, qui s'est réuni à New York du 1er au 5 mars 1999. Des activités préparatoires ont également été entreprises au niveau régional. Par exemple, la CEPALC a indiqué qu'un séminaire régional avait été organisé à Santiago du 30 novembre au 3 décembre 1998 en vue de mettre au point une contribution technique à la septième session de la Commission du développement durable (voir le document LC/R.1899 de la CEPALC). En application de la décision de l'Assemblée générale susmentionnée, les résultats de l'examen, contenus dans la décision 7/1 de la Commission et approuvés par le Conseil économique et social, seront examinés par l'Assemblée au titre du point de l'ordre du jour intitulé «Les océans et le droit de la mer».

633. Les principaux éléments des résultats de l'examen effectué par la Commission sont présentés ci-dessous, les recommandations concernant les différents thèmes ayant été mises en lumière dans le présent rapport au titre des rubriques respectives, notamment les sujets de préoccupation identifiés par la Commission, à savoir les ressources marines, les activités terrestres, les sciences de la mer et les autres activités marines. La Commission a souligné l'importance de la coopération internationale menée dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'Action 21 pour protéger les mers et les océans au moyen d'une gestion intégrée et faire en sorte que, tout en respectant la souveraineté, la juridiction et les droits souverains des États côtiers, et en leur rappelant leurs droits et obligations en matière de protection du milieu marin, tous les États puissent utiliser durablement les mers et les océans. La Commission a souligné aussi les menaces que la surexploitation des ressources marines vivantes, notamment la pêche illégale, non réglementée et non signalée, la pêche hauturière non viable ou non contrôlée et la pollution font peser sur la réalisation de ces objectifs. Dans ce contexte, la Commission a recommandé que l'on accorde une priorité particulière :

a) À la conservation, à la gestion intégrée viable et à l'utilisation durable des ressources marines vivantes, y compris les écosystèmes auxquels elles appartiennent;

b) À la prévention de la pollution et de la dégradation du milieu marin par des activités terrestres et autres;

c) À une meilleure analyse scientifique des océans et des mers et de leurs ressources, des effets de la pollution et de l'influence des mers et des océans sur le système climatique mondial;

d) À promouvoir, sur les plans national, régional et mondial, l'adoption des mesures nécessaires à la mise en oeuvre rationnelle et coordonnée des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'Action 21.

634. La Commission a souligné la nécessité de renforcer les capacités d'action au niveau national. Afin d'appuyer l'application du chapitre 17 d'Action 21 au niveau national, la Commission a invité les organismes des Nations Unies et les gouvernements, dans le cadre de leurs relations bilatérales et des organisations multilatérales de développement et de financement dont ils font partie, à s'assurer

qu'ils accordent la priorité voulue, dans leurs programmes, au renforcement des capacités.

635. La Commission a souligné l'importance que revêt une coopération appropriée, au niveau régional et dans le cadre juridique pertinent, pour la conservation, la gestion et l'utilisation intégrées et durables des mers régionales. Dans ce contexte, la Commission a souligné qu'il fallait, pour qu'il y ait échange de données d'expérience, renforcer le programme pour les mers régionales du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et accroître la coopération avec les autres organisations maritimes et intergouvernementales régionales.

636. En ce qui concerne les accords internationaux, afin de parvenir à l'objectif de la participation universelle, la Commission a recommandé que tous les États qui ne l'ont pas encore fait envisagent de devenir parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et à l'Accord de 1994 relatif à l'application de la partie XI de ladite Convention. La Commission a noté que, si de nombreux accords et programmes d'action régionaux et mondiaux pour la conservation et l'utilisation durable des océans et des mers ont été élaborés, il reste beaucoup à faire pour les appliquer effectivement. Elle a donc invité les organes intergouvernementaux compétents à examiner, conformément à leurs mandats respectifs, l'état d'application des accords et programmes d'action internationaux relevant de leur compétence ainsi que les obstacles qui s'opposent à leur pleine application, et à proposer des mesures susceptibles de promouvoir une acceptation et une application plus larges de ses instruments.

637. La Commission a mis l'accent sur la coordination et la coopération internationales. Elle a demandé instamment aux institutions compétentes nationales, régionales ou mondiales de resserrer leur collaboration pour coordonner leurs approches, éviter les doubles emplois, rationaliser le fonctionnement des organisations existantes, améliorer l'accès à l'information et en assurer une meilleure diffusion. La Commission a noté également que la particularité des océans et des mers rend l'instauration d'une coordination et d'une coopération internationales nécessaire et a donc recommandé que tous leurs aspects juridiques, économiques, sociaux et environnementaux soient regroupés dans une approche plus cohérente aussi bien au niveau intergouvernemental qu'institutionnel. À cette fin, la Commission a invité le Secrétaire général à prendre des mesures visant a) à assurer une collaboration plus efficace entre les organes compétents du Secrétariat de l'ONU; b) à compléter ses rapports annuels à l'Assemblée générale par des propositions axées sur les initiatives susceptibles d'être menées dans le cadre de l'amélioration de la coordination et de l'intégration; et c) à agir en coopération avec les chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies compétents en vue de prendre des mesures pour rationaliser les travaux du Sous-Comité des océans et des zones côtières du CAC. La Commission a également recommandé que l'Assemblée générale examine les moyens de rendre son débat annuel sur les océans et le droit de la mer plus efficace.

Notes

[1] Commission du développement durable, décision 7/1, «Les mers et les océans» (ci-après intitulée «décision 7/1 de la Commission»), *Documents officiels du Conseil économique et social, 1999, Supplément No 9* (E/1999/29), chap. I.C, décision 7/1, par. 1 a).

[2] Ces États et entités sont les suivants : Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Angola, Antigua-et-Barbuda, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Autriche, Bahamas, Bahreïn, Barbade, Belgique, Belize, Bénin, Bolivie, Bosnie-Herzégovine, Botswana, Brésil, Brunéi Darussalam, Bulgarie, Cameroun, Cap-Vert, Chili, Chine, Chypre, Communauté européenne, Comores, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Croatie, Cuba, Djibouti, Dominique, Égypte, Espagne, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Fidji, Finlande, France, Gabon, Gambie, Géorgie, Ghana, Grèce, Grenade, Guatemala, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Guyana, Haïti, Honduras, Îles Cook, Îles Marshall, Îles Salomon, Inde, Indonésie, Iraq, Irlande, Islande, Italie, Jamaïque, Japon, Jordanie, Kenya, Koweït, Liban, Malaisie, Mali, Malte, Maurice, Mauritanie, Mexique, Micronésie (États fédérés de), Monaco, Mongolie, Mozambique, Myanmar, Namibie, Nauru, Népal, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Oman, Ouganda, Pakistan, Palaos, Panama, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Paraguay, Pays-Bas, Philippines, Pologne, Portugal, République de Corée, République démocratique du Congo, République démocratique populaire lao, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sainte-Lucie, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Samoa, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Singapour, Slovaquie, Slovénie, Somalie, Soudan, Sri Lanka, Suède, Suriname, Togo, Tonga, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Ukraine, Uruguay, Vanuatu, Viet Nam, Yémen, Yougoslavie, Zambie et Zimbabwe. On trouvera de plus amples renseignements sur les États parties sur le site Web de la Division : www.un.org/Depts/los/UNCLOS-status.htm.

[3] *Le droit de la mer : Déclarations concernant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.97.V.3).

[4] Ces États sont les suivants : Bahamas, Canada, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Fidji, Îles Cook, Îles Salomon, Iran (République islamique d'), Islande, Maldives, Maurice, Micronésie (États fédérés de), Monaco, Namibie,

Nauru, Norvège, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Sainte-Lucie, Samoa, Sénégal, Seychelles, Sri Lanka, Tonga, Uruguay.

[5] Extrait de la contribution de l'Autorité internationale des fonds marins.

[6] Ces États sont les suivants : Bahamas, Brésil, Chili, Côte d'Ivoire, Espagne, ex-République yougoslave de Macédoine, Finlande, Ghana, Grèce, Indonésie, Jamaïque, Kenya, Namibie, Nouvelle-Zélande, Oman, Pakistan, Pays-Bas, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Soudan, Trinité-et-Tobago et Uruguay.

[7] Voir A/53/456, par. 53.

[8] Ibid., par. 54.

[9] Pour plus de détails concernant l'affaire du navire *Saiga* (No 2), voir le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, où l'on trouvera les résumés de l'affaire au jour le jour et l'arrêt rendu par le Tribunal (www.un.org/Depts/los/ITLOS). Voir également les paragraphes 574 à 580 du présent rapport pour un résumé de l'arrêt.

[10] Pour un examen de cette question, voir SPLOS/44. Voir également SPLOS/48, par. 18 et 19.

[11] Ces États sont les suivants : Allemagne, Argentine, Australie, Belgique, Croatie, Finlande, Ghana, Grèce, Jordanie, Koweït, Liban, Norvège, Oman, Pays-Bas, Portugal, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Slovaquie, Sri Lanka et Tunisie.

[12] Le tableau 19 de l'*Étude sur les transports maritimes, 1998* de la CNUCED indique la véritable nationalité des grandes flottes de libre immatriculation.

[13] Au moment de l'adoption de la résolution, le Comité pour la protection du milieu marin a décidé que les amendements seraient réputés acceptés six mois après la date à laquelle les conditions nécessaires à l'entrée en vigueur du Protocole à la Convention SOLAS de 1988 et du Protocole à la Convention internationale sur les lignes de charge de 1988 seraient remplies.

[14] L'AIEA a indiqué qu'au 6 septembre 1999, 39 États avaient signé la Convention commune et 13 États l'avaient ratifiée ou y avaient adhéré. La Convention entrera en vigueur 90 jours après que le vingt-septième instrument de ratification aura été déposé auprès de l'AIEA, y compris les instruments des 15 États qui disposent d'une centrale nucléaire opérationnelle.

[15] Le système d'application obligatoire a été adopté par le CSM à sa soixante-dixième session (voir la résolution MSC.85(70), annexe 16 du document MSC 70/23/Add.2) et il est entré en vigueur le 1er juillet 1999.

[16] MSC 71/23.

[17] MSC 71/10, annexe 3.

[18] Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port dans la région de l'Asie et du Pacifique, rapport annuel : http://www.iijnet.org.jp/tokyomou/.

[19] http://www.parismou.org/Whatsnew/199905191.html.

[20] Communiqué de presse du 29 avril 1999, septième réunion du Comité du contrôle des navires par l'État du port dans la région Asie-Pacifique.

[21] Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port dans la région Asie-Pacifique, et dans d'autres régions : http://www.iijnet.org.jp/tokyomou/ar-1-7.html.

[22] Ibid.

[23] Ibid.

[24] Ibid.

[25] Le projet de directives en matière de coopération maritime régionale qui a été mis au point par le Groupe de travail sur la coopération maritime du Conseil de sécurité et de coopération en Asie et dans le Pacifique à sa cinquième réunion en novembre 1998 et qui doit être soumis à l'examen du Forum régional de l'ANASE envisage la sécurité régionale comme un tout.

[26] Voir, sur le site Web de l'Institut interrégional de recherche des Nations Unies sur la criminalité et la justice (www.unicri.it), le compte rendu de l'Atelier de travail organisé conjointement par l'Institut, le Secrétariat du Commonwealth et le Programme régional océanien de l'environnement.

[27] Introduction au projet de guide de formation à la répression du trafic illicite de drogues par mer du Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues (PNUCID).

[28] Voir par. 17.1 du *Commentaire sur la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes de 1988* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.98.XI.5).

[29] La Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'ONU a aidé le PNUCID à réviser le projet de guide ainsi que le commentaire sur l'article 17 figurant dans le *Commentaire sur la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes de 1988* (voir note 28 ci-dessus).

[30] Extrait du «Programme mondial de lutte contre la traite d'êtres humains – Ébauche d'un plan d'action», établi par l'Office des Nations Unies pour le contrôle des drogues et la prévention du crime du Centre pour la prévention internationale du crime ainsi que par l'Institut interrégional de recherche des Nations Unies sur la criminalité et la justice. Le texte de ce programme peut être consulté sur le site Web du Réseau d'information des Nations Unies sur la criminalité et la justice (www.uncjin.org/special/special.html).

[31] Le rapport a été envoyé à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer par le Bureau maritime international.

[32] Information communiquée par le Bureau maritime international de la Chambre internationale de la marine marchande, voir document MSC 71/15/5.

[33] Voir MSC 71/15/3, p. 27 et MSC 71/23, par. 15.10.

[34] Document présenté par le Danemark et le Royaume-Uni (FAL 26/10/3).

[35] Commission mondiale indépendante sur les océans, *L'océan, notre avenir*, Cambridge University Press, Cambridge (Angleterre), 1998, p. 102. (Le rapport est également cité dans la résolution A/RES/53/32.)

[36] Robert Constanza *et al.*, «The value of the world's ecosystem services and natural capital», *Nature*, vol. 387, No 6630, 15 mai 997, p. 253 à 260. Ces données ont été examinées dans le rapport de 1998, (A/53/456, par. 5).

[37] Wade Roush, «Putting a price tag on nature's bounty», *Science*, 16 mai 1997.

[38] Atelier spécial de la FAO du Groupe de travail sur la gestion des pêches de l'Association de coopération économique Asie-Pacifique sur la gestion des pêches, Kensen-numa, Miyagi, Japon, 13-15 juillet 1999.

[39] Rapport de la Réunion des organismes et mécanismes de la gestion des pêches liés ou non à la FAO, Rome, Italie, 11 et 12 février 1999, document FIPL/R.597 de la FAO, par. 34.

[40] *Pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée*, proposition visant à mettre au point un plan mondial d'action visant à réduire les opérations de pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée, Australie, février 1999. [Présentée à la réunion de la FAO]. Voir également *Bulletin de nouvelles TAP*, mars 1999, vol. 8, No 1, http://www.asoc.org/currentpress/mar1999nwl.htm.

[41] Communication adressée à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Service juridique par la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) le 22 juin 1999; recommandations et résolutions relatives à la conservation et à la gestion adoptées par la CICTA lors de sa 11e réunion spéciale, Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne), 16-23 novembre 1998 : résolution de la CICTA concernant les prises non signalées et non réglementées des thonidés par les palangriers de fort tonnage dans la zone relevant de la Convention.

[42] Rapport de la vingt-troisième session du Conseil général des pêches pour la Méditerranée (CGPM), (Rome, FAO, 1998), par. 59 d).

[43] Rapport annuel de la Commission des poissons anadromes du Pacifique Nord, 1998, p. 23 et 24.

[44] Rapport de la troisième session de la Commission des pêches pour l'océan Indien, Mahé, Seychelles, 9-12 décembre 1998, par. 34; observations présentées par le Représentant de la Commission pour la conservation du thon à nageoires bleues, appendice F.

[45] Atelier spécial de la FAO, voir note 38 ci-dessus.

[46] Document officieux circulé sous la responsabilité de la délégation japonaise, treizième session du Comité des pêches de la FAO, 15-19 février 1999.

[47] *Pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée...*, voir note 40 ci-dessus.

[48] Rapport de la dix-septième réunion de la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, Hobart (Australie), 26 octobre-novembre 1998, Comité scientifique : Assessment and avoidance of incidental Mortality of Antarctic Marine Living Resources, par. 6.4.

[49] International Conference on Integrated Fisheries Monitoring, Sydney (Australie), 1er-5 février 1999, compte rendu adressé au Comité des pêches.

[50] La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture, 1998, Rome, FAO, 1999.

[51] Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, alinéa e) du paragraphe 1 de l'article 87.

[52] Ibid., par. 6 de l'article 94.

[53] Rapport de la vingt-troisième session du Comité des pêches, rapport de la FAO sur la pêche No 595, FAO, Rome, 1999, par. 72.

[54] Rapport de la Réunion des organismes ou arrangements régionaux de pêche appartenant ou non à la FAO, Rome, 11-12 février 1999. Rapport de la FAO sur la pêche No 597 (FIPL/R597), par. 34, p. 6.

[55] Ibid., par. 73.

[56] Par. j) de la Déclaration.

[57] Rapport de la cent seizième session du Conseil, FAO, Rome, 1999.

[58] Rapport de la septième session de la Commission du développement durable (E/CN.17/1999/17), par. 18

[59] Ibid., par. 35 a).

[60] *International Conference on Integrated Fisheries Monitoring* (voir note 49 ci-dessus), par. 32 et 34.

[61] Rapport daté du 6 août 1999, soumis par la FAO.

[62] Recommandations et résolutions relatives à la conservation et à la gestion, adoptées par la CICTA à sa onzième réunion spéciale, Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne), 16-23 novembre 1998.

[63] Communiqué de presse de l'OPANO.

[64] CPANE, avis de presse portant sur la dix-septième réunion annuelle, 24 novembre 1998 : «http://www.maff.gov.uk/inf/newsrel/neafc/198.htm»; avis de presse concernant la réunion extraordinaire, CPANE, janvier 1999 : «http://www.maff.gov.uk/inf/newsrel/neafc/neafc199.htm».

[65] Accord relatif à la gestion des stocks de poissons de 1995, art. 10 h), et 13 et partie VI.

[66] *Fishing Boat World*, novembre 1998; Infofish, *Fishing Technology Digest for Asia-Pacific*, No 25, janvier-mars 1999; http://www.jaring.my/infofish/ftd.htm.

[67] Convention relative à la coopération halieutique entre les États africains riverains de l'océan Atlantique, par. 1 de l'article 3, article 4 et article 7.

[68] Rapport final de la troisième réunion du comité de suivi de la Conférence ministérielle sur la coopération dans le domaine de la pêche entre États africains riverains de l'océan Atlantique, Rabat, 22-25 février 1999.

[69] D'après les renseignements fournis par la FAO en juin 1999.

[70] A Review of Measures taken by Regional Marine Fishery Bodies to Address Contemporary Fishery Issues (Examen des mesures prises par les organismes régionaux des pêches pour régler les problèmes actuels), FAO Fisheries Circular No 940 (FIPL/C940), (FAO, Rome, avril 1999), p. 23.

[71] Rapport sur les travaux de la vingt-troisième session de la Commission générale des pêches pour la Méditerranée, 7-10 juillet 1998, FAO, Rome, GFCM Report No 23.

[72] Ibid., par. 28 et 33.

[73] Rapport de la troisième session de la Commission des thons de l'océan Indien, Mahé (Seychelles), 9-12 décembre 1998 (IOTC/S/03/98/R[E]), ISSN : 1020-7341, Victoria (Seychelles) IOTC 1999.

[74] Ibid., annexe L, p. 43.

[75] Ibid., par. 1.

[76] Rapport annuel de la Commission des poissons anadromes du Pacifique Nord, Vancouver (Canada), 1999.

[77] Ibid.

[78] Projet de convention sur la conservation et la gestion des stocks de poissons grands migrateurs dans la région du Pacifique central et occidental (WP.1/Rev.2), 19 février 1999.

[79] D'après les renseignements fournis par la FAO en juin 1999.

[80] Lettre du Directeur de la Commission interaméricaine du thon des tropiques datée du 3 août 1999 (numéro de référence : 0474-700).

[81] Communication du Secrétaire exécutif de la Commission pour la conservation du thon à nageoire bleue, en date du 24 juin 1999.

[82] Communiqué de presse de la Commission pour la conservation du thon à nageoire bleue, ITLOS/Press 24, 30 juillet 1999.

[83] Rapport sur les travaux de la dix-septième réunion de la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, Hobart (Australie), 26 octobre-6 novembre 1998 (CCAMLR-XVII).

[84] Voir <http://www.asoc.org/campaign/marine.htm>. Les pays non membres sont le Portugal, Panama et Vanuatu. Concernant une affaire récente dans laquelle était impliqué le Belize, voir <http://www.greenpeace.org/~oceans>.

[85] Voir le rapport de la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, note 36 ci-dessus, par. 5.12 et 5.14.

[86] Rapport sur les travaux de la dix-septième réunion de la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (voir note 83 ci-dessus), par. 6.19 à 6.22.

[87] Communiqué de presse final, Réunion annuelle de 1999, St. George, Grenade, 28 mai 1999.

[88] Communiqué de presse final, huitième réunion de la NAMMCO, Oslo, Norvège, 1-4 septembre 1998, http://nammco.no/pr-8-98.htm.

[89] Rapport de la quatrième réunion de l'Organe subsidiaire chargé de fournir des avis scientifiques, techniques et technologiques, UNEP/CBD/SBSTTA/4/14.

[90] Ibid.

[91] *Offshore*, mars 1999, vol. 59, No 3, p. 10.

[92] Ibid., mai 1999, vol. 59, No 5, p. 38.

[93] Les indications qui suivent reposent avant tout sur une communication de Michael J. Cruickshank, présentée sous le titre «Methane hydrate research and development» à l'atelier sur les technologies proposées pour l'extraction en eau profonde des nodules polymétalliques organisé par l'Autorité internationale des fonds marins du 3 au 6 août 1999 à Kingston (Jamaïque).

[94] Timothy S. Collett, cité dans Jan Krason, «Industry considers difficulty, cost of pursuing hydrates», *Offshore*, avril 1999, vol. 59, No 4, p. 96.

[95] Ellen Licking, «The world's next power surge?» *Business Week*, 14 décembre 1998, p. 80.

[96] Information de *Radio New Zealand International*, 6 décembre 1998, reprise par *BBC News Service*, 8 décembre 1998.

[97] Elizabeth Mann Borgese, «Background paper», communication présentée au Séminaire de responsables organisé par l'Institut international de l'océan sur le thème «International Seabed Authority: New Tasks», du 13 au 15 août 1999, à Kingston (Jamaïque).

[98] Le *Livre vert* révisé a été distribué par la délégation papouane-néo-guinéenne à la septième session de la Commission du développement durable, tenue du 19 au 30 avril 1999 à New York.

[99] C'est ce qu'avait recommandé le Groupe de travail technique et juridique chargé d'examiner le texte de la Convention de 1985 relative à la protection, à la gestion et à la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est (Convention de Nairobi) et du Protocole relatif aux zones protégées et à la faune et la flore sauvages dans la région de l'Afrique de l'Est, réuni à Maurice du 15 au 18 décembre 1998.

[100] Le Comité maritime international (CMI) avait commencé en 1977 à travailler à la première version d'une convention sur les engins mobiles offshore. Une deuxième convention fut adoptée en 1994. Le Comité juridique de l'OMI a appuyé les travaux du CMI, mais, pris par d'autres questions urgentes, il n'a jamais examiné les projets de convention. Le point intitulé «Projet de convention sur les engins mobiles offshore» figure à son ordre du jour depuis 1995.

[101] Il s'agit, respectivement, des déchets de poisson, ou des matières provenant des opérations industrielles de traitement du poisson (LC/SG 21/13, annexe 2); des matières géologiques inertes et inorganiques (ibid., annexe 3); des objets volumineux, principalement en fer, en acier, etc., (ibid., annexe 4); des boues d'épuration (LC/SG 22/13, annexe 3); des matières organiques d'origine naturelle (ibid., annexe 4); et des plates-formes ou autres ouvrages en mer (ibid., annexe 5).

[102] Réponses reçues des pays à la suite d'une enquête sur les eaux de ballast effectuée par l'Australie et communiquées au MEPC de l'OMI à sa trente-quatrième session, en 1993.

[103] Selon la définition qui en est donnée dans le Protocole, «hydrocarbures» signifie tous hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

[104] Le Protocole de 1991 à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation prévoit un mécanisme de dénonciation obligatoire des Conventions de 1969 et de 1971 lorsque le volume total de la cargaison donnant lieu à contribution reçu dans les États qui étaient parties à la Convention de 1992, ou qui avaient déposé leurs instruments de ratification au Protocole, atteint 750 millions de tonnes. Les conditions requises pour la dénonciation obligatoire sont été réunies au mois de novembre 1996 et ont pris effet le 15 mai 1998.

[105] Voir UNEP/CHW.1/WG.1/9/2. Voir également documents de la dixième session affichés sur le site Web de la Convention de Bâle, à www.unep.ch/basel/basel.right.htm.

[106] Le contenu de la présente section provient pour la plupart de numéros d'un certain nombre de journaux, bulletins, et revues scientifiques et professionnelles, ainsi que de vases de données électroniques. Pour plus de précisions, veuillez contacter la Division des affaires maritimes et du droit de la mer (Service juridique) de l'ONU.

[107] *Environmental Science & Technology,* ler février 1999, vol. 33, No 3, p. 59A.

[108] En attendant son adoption par la Conférence générale de l'UNESCO.

[109] Voir également l'article 11, intitulé «Relations avec les autres organisations», résolution IOC/XX/DR.19 et annexe.

[110] La COI a officiellement créé l'ABE-LOS et a adopté son statut à la dix-neuvième session de l'Assemblée (résolution de l'Assemblée IOC-XIX/19). L'ABE-LOS sera composé de deux experts nationaux désignés par chaque État membre de la Commission (126 États). À ce jour, 17 États seulement ont désigné leurs experts. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer a participé aux réunions informelles précédant la création de l'ABE-LOS, et, sur invitation, participera de même aux futures réunions officielles.

[111] Publication des Nations Unies, numéro de vente : E.91.V.3.

[112] ARGO, projet pilote de l'Expérience mondiale d'assimilation des données océaniques (GODAE), utilisera 3 000 flotteurs d'enregistrement de profils, qui seront remontés d'une profondeur de 2 000 mètres à la surface de la mer tous les 14 jours. Chaque flotteur rassemblera 100 profils de mesure de la conductivité de la température et de la profondeur pendant quatre ans, soit, an total, 300 000 profils qui, réunis, fourniront pour la première fois une pleine couverture des profondeurs océaniques au niveau du globe. Le dispositif fournira également des données de sous-surface qui viendront compléter les observations de surface provenant des satellites utilisés par l'Expérience GODAE, et sera finalement intégré dans le Système mondial d'observation des océans.

[113] *Project Oxygen News*, deuxième trimestre de 1999, No 3.

[114] *Sea Technology*, novembre 1998, vol. 39, No 11, p. 64 et 65 de l'anglais.

[115] *Offshore*, juin 1999, vol. 59, No 6, p. 24 de l'anglais; *RIA News Agency*, 29 juillet 1999 tel qu'annoncé par le *BBC News Service*, 30 juillet 1999.

[116] Document du Conseil économique et social E/1999/20.

[117] Extrait de la communication de la Cour internationale de Justice.

[118] En 1994, lorsqu'il a révisé son mandat, le GESAMP a élargi son rôleafin de couvrir tous les aspects scientifiques relatifs à la prévention, à la rduction et au contrôle de la dégradation du milieu marin et d'être mieux en mesure de maintenir les systèmes d'appui biologique, les ressources et les agréments de ce milieu. Il a également pris ke nom qui est le sien actuellement.

[119] Extrait de la contribution de l'UNESCO/OIC.

[120] Ibid.

[121] Les partenaires internationaux sont les suivants : Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM), International Center for Living Aquatic Resources Management (ICLARM), Union mondiale pour la nature (UICN) et Système d'information sur les ressources marines des îles du Pacifique. Les partenaires nationaux sont les suivants : Allemagne, Argentine, Australie, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Cuba, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Grèce, Inde, Italie, Japon, Kenya, Lituanie, Maroc, Mexique, Norvège, Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Ukraine.

[122] *Rapport de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, Rio de Janeiro, 3-14 juin 1992* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.93.I.8 et rectificatif), vol. I : *Résolutions adoptées par la Conférence*, résolution I, annexe II, par. 17.1.