



Assemblée générale

Distr. générale
15 août 2005
Français
Original: anglais

Soixantième session

Point 75 de l'ordre du jour

Les océans et le droit de la mer

Les océans et le droit de la mer

Rapport du Secrétaire général

Additif

Résumé

Le présent rapport, qui a été établi sous forme d'additif au rapport annuel principal (A/60/63), dresse, à l'intention de l'Assemblée générale, un état de la situation concernant l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les activités qu'ont menées l'Organisation, ses institutions spécialisées et d'autres institutions dans le domaine des affaires maritimes et du droit de la mer depuis l'établissement du rapport principal en février 2005. Il constitue également un rapport du Secrétaire général présenté aux États Parties en application de l'article 319 de la Convention aux fins d'examen par la Réunion des États Parties au titre du point de l'ordre du jour intitulé « Rapport du Secrétaire général présenté pour information aux États Parties en vertu de l'article 319 sur les questions de caractère général intéressant les États Parties qui ont surgi à propos de la Convention ». La lecture de cet additif devrait s'accompagner de celle du rapport principal ainsi que du rapport sur les travaux du Processus consultatif informel ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer à sa sixième session (A/60/99), du rapport de la quinzième Réunion des États Parties à la Convention (SPLOS/135), du rapport du deuxième Séminaire international sur le mécanisme de notification et d'évaluation systématiques à l'échelle mondiale de l'état du milieu marin (A/60/91) et du rapport sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité biologique marine au-delà des zones relevant de la juridiction nationale (A/60/63/Add.1). L'additif donne des informations sur l'état de la Convention et des accords d'application; les activités récentes de la Commission des limites du plateau continental; les revendications maritimes; et le renforcement des capacités. Il passe en revue les faits nouveaux concernant la sécurité de la navigation, la sécurité maritime, la protection du milieu marin et des ressources biologiques marines. Il actualise également l'information concernant les interventions suite au tsunami de l'océan Indien.



Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Abréviations		4
I. Introduction	1	5
II. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les accords d'application	2–8	5
A. État de la Convention et des accords d'application	2	5
B. Réunion des États Parties	3–8	5
III. Espace maritime	9–25	6
A. Le plateau continental au-delà de 200 milles marins : les travaux de la Commission des limites du plateau continental	9–21	6
B. Revendications maritimes et délimitations de zones maritimes	22–24	9
C. Dépôt et publicité	25	10
IV. Faits nouveaux dans le domaine des transports maritimes internationaux	26–40	10
A. Sécurité des navires et conditions de travail	26–30	10
B. Sécurité de la navigation	31–33	11
C. Application et exécution	34–36	13
D. Assistance en situations de détresse	37–40	14
V. Sécurité maritime et criminalité en mer	41–53	15
A. Sécurité maritime	41–49	15
B. Criminalité en mer	50–53	18
VI. Les ressources biologiques marines	54–88	20
A. Protection et préservation du milieu marin	54–81	20
B. Ressources biologiques marines	82–88	27
VII. Sciences et technologie marines	89–93	29
A. L'Organe consultatif d'experts sur le droit de la mer	89	29
B. Système mondial d'observation de l'océan	90	30
C. Renforcement des capacités	91–93	31
VIII. Nouvelles mesures prises à la suite du tsunami de l'océan Indien	94–102	31
A. Opérations de relèvement et de reconstruction	95–99	32
B. Systèmes d'alerte rapide	100–102	33

IX.	Programmes de renforcement des capacités	103–112	34
A.	Programme de bourses Organisation des Nations Unies-Fondation nippone du Japon	104–105	34
B.	Programme de bourses de la dotation Hamilton Shirley Amerasinghe	106	35
C.	Programme Formation-Mers-Côtes	107–108	35
D.	Stage de formation destiné à promouvoir le respect des dispositions de l'article 76 de la Convention	109–112	35
X.	Coopération et coordination internationales	113–115	36
A.	Processus consultatif officieux ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer	113	36
B.	Processus ordinaire	114	36
C.	Réseau des océans et des zones côtières	115	37
XI.	Conclusions	116	37

Abréviations

AIEA	Agence internationale de l'énergie atomique
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
COI	Commission océanographique intergouvernementale (UNESCO)
Convention SAR	Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes
Convention SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
Convention SUA	Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime
CPMM	Comité de la protection du milieu marin (OMI)
CSM	Comité de la sécurité maritime (OMI)
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
FEM	Fonds pour l'environnement mondial
HCR	Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés
LEG	Comité juridique (OMI)
MARPOL	Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif
OHI	Organisation hydrographique internationale
OIT	Organisation internationale du Travail
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMI	Organisation maritime internationale
OMM	Organisation météorologique mondiale
OMS	Organisation mondiale de la santé
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

I. Introduction

1. Le présent rapport est un additif au rapport principal (A/60/63), qui a été établi en février 2005. Le rapport principal était axé sur les pêcheries et leur contribution au développement durable ainsi que sur les débris marins qui étaient les thèmes retenus pour la sixième réunion du Processus consultatif informel ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer. L'Assemblée générale, ayant également demandé des informations sur la biodiversité marine au-delà des juridictions nationales, un rapport spécial a été établi sur cette question (A/60/63/Add.1). Le présent rapport est axé sur les autres activités marines et sa lecture devrait s'accompagner de celle des deux autres rapports. Il comble les lacunes du rapport principal et actualise les informations qui y sont données, en particulier sur la question des interventions suite au tsunami de l'océan Indien.

II. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les accords d'application

A. État de la Convention et des accords d'application

2. Depuis la publication du rapport principal (A/60/63), il n'y a eu aucune modification en ce qui concerne l'état de la Convention ou de l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Le 14 juillet 2005, le Belize a ratifié l'Accord des Nations Unies de 1995 sur les stocks de poissons, portant le nombre des États Parties à 53. Aucune déclaration n'a été faite au titre de l'article 310 ou au titre des articles 287 ou 298 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Il n'y a eu aucune nouvelle déclaration concernant l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons.

B. Réunion des États Parties

3. La quinzième Réunion des États Parties à la Convention a eu lieu à New York du 16 au 24 juin 2005, sous la présidence d'Andreas D. Mavroyiannis, Représentant permanent de Chypre auprès de l'Organisation des Nations Unies. La Réunion a examiné un certain nombre de questions financières et administratives relatives au Tribunal international du droit de la mer. Le Président du Tribunal a présenté le rapport annuel de 2004 de ce dernier. Le Secrétaire général de l'Autorité internationale des fonds marins et le Président de la Commission des limites du plateau continental ont fait des déclarations sur les faits nouveaux récemment intervenus dans ces organes. Parmi les points importants de l'ordre du jour, on peut citer l'élection de sept membres du Tribunal et le point intitulé « Rapport du Secrétaire général présenté pour information aux États Parties en vertu de l'article 319 sur les questions de caractère général intéressant les États Parties qui ont surgi à propos de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ».

4. La Réunion a examiné le rapport sur les conditions d'emploi et la rémunération des membres du Tribunal. S'agissant de la rémunération des membres du Tribunal, elle a adopté la décision publiée sous la cote SPLOS/132. Elle a pris note du rapport sur les dépenses communes de personnel (SPLOS/127) ainsi que du rapport sur l'exécution du budget en 2004 (SPLOS/128).

5. En ce qui concerne la nomination d'un commissaire aux comptes pour les exercices 2005 à 2008 (SPLOS/123), la Réunion a décidé de continuer à faire appel à des cabinets internationaux, puisque ceux-ci s'étaient avérés fiables et d'un bon rapport coût-efficacité et puisqu'il n'y avait pas de procédure établie pour élire des fonctionnaires des États Parties aux postes de commissaire aux comptes. La Réunion a en outre décidé d'engager le cabinet le moins disant, soit BDO Deutsche Warentreuhand.

6. La Réunion a élu sept membres du Tribunal pour remplacer ceux dont le mandat devait arriver à expiration le 30 septembre 2005. Ont été élus pour un mandat de neuf ans Aalbertus Jacobus Hoffmann (Afrique du Sud), James L. Kateka (République-Unie de Tanzanie), L. Dolliver M. Nelson (Grenade), Choon-Ho Park (République de Corée), Stanislaw Pawlak (Pologne), Helmut Tuerk (Autriche) et Shunji Yanai (Japon).

7. Sur la base d'un consensus réalisé à la quatorzième Réunion des États Parties, le rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer (A/60/63) a été présenté à la Réunion. Comme les années précédentes, ce point de l'ordre du jour a donné lieu à un long débat au cours duquel les délégations ont exprimé des opinions divergentes sur l'état du rapport. La Réunion a décidé que les opinions exprimées seraient consignées dans le rapport de la quinzième Réunion publié sous la cote SPLOS/135 et que la question intitulée « Rapport du Secrétaire général présenté pour information aux États Parties en vertu de l'article 319 sur les questions de caractère général intéressant les États Parties qui ont surgi à propos de la Convention » serait inscrite à l'ordre du jour de la réunion.

8. Pendant le débat sur les « Questions diverses », plusieurs délégations, en particulier celles dont une demande doit être examinée par la Commission des limites du plateau continental, ont exprimé des doutes au sujet de la compatibilité de l'article 52 du Règlement intérieur de la Commission et des dispositions de l'article 5 de l'annexe II de la Convention. Il a été décidé de consigner les préoccupations exprimées dans le rapport de la quinzième réunion des États Parties (voir SPLOS/135, par. 74) et de les communiquer à la Commission par l'entremise du Secrétariat.

III. Espace maritime

A. Le plateau continental au-delà de 200 milles marins : les travaux de la Commission des limites du plateau continental

Quinzième session de la Commission

9. La Commission des limites du plateau continental a tenu sa quinzième session au Siège de l'Organisation des Nations Unies du 4 au 22 avril 2005. Elle a commencé l'examen de la demande de l'Australie, a poursuivi celui de la demande du Brésil et a traité de questions administratives (la déclaration du Président sur les travaux de la Commission a été publiée sous la cote CLCS/44).

Demande du Brésil

10. Le Président de la sous-commission constituée pour examiner la demande du Brésil a rendu compte à la Commission des travaux menés pendant la période

intersessions et pendant la première semaine de la quinzième session. Il a informé la Commission au sujet des données supplémentaires communiquées par le Gouvernement brésilien pendant la période intersessions par l'entremise du Secrétariat.

11. À la fin de la quinzième session, le Président a indiqué que la sous-commission avait accompli des progrès considérables dans l'examen de la demande du Brésil et que, pendant cette session, la délégation brésilienne avait fourni des informations supplémentaires en réponse aux questions de la Commission et à des demandes d'éclaircissements. La sous-commission avait décidé de se réunir pendant la semaine précédant le début de la seizième session, soit du 22 au 26 août 2005.

Demande de l'Australie

12. Le chef de la délégation australienne, Christos Moraitis, a présenté la demande déposée le 15 novembre 2004. Des observations supplémentaires ont été faites par Bill Campbell, chef de délégation suppléant. Ils ont à eux deux donné une vue d'ensemble de la teneur de la demande, dont les informations à fournir conformément aux prescriptions de la section II de l'annexe III du Règlement intérieur, et ont répondu aux questions de membres de la Commission avec l'aide de conseillers scientifiques, techniques et juridiques de la délégation.

13. La Commission a ensuite examiné la note verbale n° 89/2004 de l'Australie sur la question de l'Antarctique, en date du 15 novembre 2004. Elle a pris note des communications adressées au Secrétaire général à l'appui de la demande de l'Australie, à savoir a) la note verbale des États-Unis d'Amérique en date du 3 décembre 2004; b) la note verbale de la Fédération de Russie en date du 9 décembre 2004; c) la note verbale du Japon en date du 19 janvier 2005; d) la note verbale des Pays-Bas en date du 31 mars 2005; et e) la note verbale de l'Allemagne en date du 5 avril 2005. Sur la base de ces communications, la Commission a décidé de ne pas examiner la partie de la demande concernant la zone appelée région 2 dans le résumé de la demande de l'Australie. Elle a donné pour instructions à la sous-commission constituée pour examiner la demande de l'Australie de procéder en conséquence.

14. La Commission a également pris note de la teneur de la note verbale du Timor-Leste en date du 11 février 2005 ainsi que du document joint et de la note verbale de la France en date du 28 mars 2005, adressés au Secrétaire général. Elle a décidé de renvoyer les deux questions à la sous-commission constituée pour examiner la demande de l'Australie.

15. Après la fin de la quinzième session, l'Inde, dans une note verbale datée du 5 juillet 2005, a exprimé son appui pour la demande de l'Australie tendant à ce que la Commission ne prenne pas de décision concernant la partie de sa demande concernant les zones des fonds marins et de leur sous-sol adjacentes à l'Antarctique. Toutes les communications peuvent être consultées sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer à l'adresse <www.un.org/Depts/los>.

16. La Commission a constitué une sous-commission composée de sept membres pour examiner la demande de l'Australie. La sous-commission a élu à sa présidence Harald Brekke (Norvège). À la fin de la session, le Président de la sous-commission a fait savoir que celle-ci avait achevé l'examen préliminaire de la demande et avait

eu plusieurs réunions avec la délégation australienne, qui avait fait une présentation détaillée des données des informations concernant chacune des neuf sous-régions sur lesquelles portait la demande. La délégation australienne a également répondu par la suite par écrit aux questions de la sous-commission et a donné des éclaircissements sur divers aspects techniques de la demande. La sous-commission a poursuivi ses travaux lors d'une reprise de sa réunion du 27 juin au 1^{er} juillet 2005 dans les locaux de la Division.

Formation

17. Le Directeur de la Division a communiqué à la Commission les dernières informations concernant l'organisation et le déroulement des cours de formation sur le tracé des limites extérieures du plateau continental au-delà de 200 milles marins et sur la soumission d'une demande à la Commission, entrepris conformément au plan adopté par la Commission en 2000 (CLCS/24 et Corr.1). Le Directeur a également décrit les progrès réalisés dans l'établissement d'un manuel de formation pour un cours de formation de cinq jours sur le tracé des limites extérieures du plateau continental (pour plus de détails sur les activités de formation de la Division, voir les par. 109 à 112 ci-après).

Travaux futurs

18. Le 25 mai 2005, l'Irlande, par l'intermédiaire du Secrétaire général, a présenté une demande à la Commission, en application de l'article 76, paragraphe 8, de la Convention. La demande comporte des informations sur les limites extérieures proposées du plateau continental de l'Irlande au-delà de 200 milles marins dans la partie du plateau continental jouxtant la plaine abyssale de Porcupine. D'après l'Irlande, il s'agissait d'une demande partielle. De l'avis du Gouvernement irlandais, cette partie du plateau continental ne fait l'objet d'aucun litige et son examen par la Commission ne préjugera aucune question ayant trait à la délimitation des frontières entre l'Irlande et d'autres États. L'examen de cette demande a été inscrit à l'ordre du jour provisoire de la seizième session de la Commission, qui aura lieu du 29 août au 16 septembre 2005. Deux sessions de la Commission sont provisoirement prévues pour 2006, du 3 au 21 avril et du 21 août au 8 septembre.

Réunion des États Parties

19. Le Président de la Commission a rendu compte à la quinzième Réunion des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer des dernières activités de la Commission en communiquant les informations figurant dans sa lettre adressée au Président de la Réunion en date du 5 mai 2005 (SPLOS/129). En outre, le Président a évoqué la charge de travail de la Commission, se fondant sur son opinion personnelle ainsi que sur des estimations concernant la durée de l'examen des futures demandes. Il a expliqué qu'à supposer qu'il y ait deux sessions par an et que 19 membres en moyenne assistent à chaque session, à sa dix-huitième session, la Commission connaîtrait de graves problèmes dus à une charge de travail excessive, problèmes qui s'aggravaient encore à la vingt et unième session, lorsqu'elle serait appelée à examiner en moyenne cinq à neuf demandes¹. Comme elle fonctionnait actuellement, la Commission ne pourrait pas faire face à une telle charge de travail. Il faudrait soit revoir ses méthodes de travail, soit reporter l'examen de certaines demandes (pour plus de détails sur l'intervention du Président, voir SPLOS/135, par. 65 à 73).

20. On se souviendra que l'Assemblée générale, au paragraphe 31 de sa résolution 59/24, a prié le Secrétaire général de lui présenter, à sa soixantième session, des propositions quant à la meilleure manière de répondre aux besoins de la Commission, compte tenu des préoccupations exprimées dans la déclaration du Président de la Commission à sa quatorzième session, tenant au fait que pour examiner les nouveaux dossiers qui devraient être présentés, plusieurs sous-commissions devraient se réunir simultanément.

21. Le Président ayant abordé la question en termes généraux dans son intervention à la Réunion des États Parties, la Réunion n'a pris aucune décision à son sujet. Le Président a ensuite adressé au Secrétariat le 6 juillet 2005 une lettre dans laquelle il soumettait une liste consolidée des besoins non encore satisfaits en matière de personnel, de matériel informatique et de logiciels. La demande de postes supplémentaires de spécialiste des systèmes d'information géographique présentée par la Commission a déjà été en partie satisfaite dans le projet de budget pour l'exercice biennal 2006-2007. Le Secrétariat cherche maintenant les meilleurs moyens de satisfaire les besoins en matériel informatique et en logiciels en restant dans les limites des ressources budgétaires existantes.

B. Revendications maritimes et délimitations de zones maritimes

Mer adriatique

22. Dans une note verbale du 15 avril 2005, adressée au Secrétaire général, la Slovénie a fait part de sa position concernant la note verbale de la Croatie datée du 11 janvier 2005 (voir A/60/63, par. 12). Le texte intégral de cette communication a été distribué aux États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et sera publié dans le *Bulletin du droit de la mer* n° 58.

Mer Baltique

23. Dans une note verbale datée du 27 juillet 2005, le Danemark a informé le Secrétaire général de l'entrée en vigueur, le 1^{er} juillet 2005, de la loi établissant une zone contiguë danoise ainsi que de l'entrée en vigueur, le 9 juillet 2005, d'un décret concernant la délimitation de la zone contiguë danoise. La loi et le décret seront l'une et l'autre publiés dans le *Bulletin du droit de la mer* n° 58.

Mer Méditerranée

24. L'Algérie a fait tenir au Secrétariat, sous couvert d'une note verbale datée du 1^{er} mars 2005, copie du décret présidentiel n° 04-344 du 6 novembre 2004 établissant une zone contiguë à la mer territoriale afin d'exercer un contrôle conformément aux articles 33 et 303 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Le texte du décret a été publié dans le *Bulletin du droit de la mer* n° 57. Dans une lettre datée du 29 mars 2005 (A/60/68), la Jamahiriya arabe libyenne a informé le Secrétaire général de la déclaration concernant une zone de protection des pêcheries libyennes en mer Méditerranée. La Tunisie a communiqué, sous couvert d'une note verbale datée du 25 juillet 2005, la loi n° 50/2005, en date du 27 juin 2005, concernant la zone économique exclusive au large des côtes tunisiennes, laquelle a été publiée dans le *Bulletin du droit de la mer* n° 58.

C. Dépôt et publicité

25. En avril 2005, la Norvège a déposé, conformément à l'article 16, paragraphe 2, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la liste des coordonnées géographiques des points définissant les limites extérieures de la mer territoriale autour de l'île Bouvet ainsi que la liste des coordonnées géographiques des points spécifiés dans le règlement du 25 février 2005 concernant la ligne de base déterminant l'étendue de la mer territoriale autour de l'île Bouvet, tel que fixée par le décret royal du 25 février 2005, conformément à la loi du 27 juin 2003 relative aux eaux territoriales et à la zone contiguë de la Norvège.

IV. Faits nouveaux dans le domaine des transports maritimes internationaux

A. Sécurité des navires et conditions de travail

Construction des navires

26. L'OMI est parvenue à un accord de principe sur les principes de base et les objectifs de nouvelles normes de construction de navires prévoyant que tous les types de nouveaux « navires doivent être conçus et construits pour une durée de vie prévue spécifique pour être sûrs et respectueux de l'environnement, lorsqu'ils sont exploités et entretenus correctement dans les conditions d'exploitation et environnementales spécifiées, à l'état intact et dans des conditions d'avarie prévisibles, pendant toute leur durée de vie » (document de l'OMI MSC-80-WP6-ADDS, par. 6.39).

27. À sa quatre-vingtième session, qui a eu lieu du 11 au 20 mai 2005, le CSM a adopté de nouvelles prescriptions techniques concernant la construction des navires pour inclusion au chapitre II-1 de la Convention SOLAS, qui devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2007 [résolution MSC.194 (80)]. Le CSM a également adopté des amendements au chapitre II-1 visant à harmoniser les dispositions de la Convention SOLAS sur le compartimentage et la stabilité après avarie pour les navires à passagers et les navires de charge. Ces amendements s'appliqueront aux nouveaux navires et devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2009. En ce qui concerne les vraquiers, le CSM a approuvé une circulaire (document de l'OMI MSC/Circ.1178) fournissant des interprétations uniformes de la règle XII/4.2 (prescriptions en matière de stabilité après avarie applicables aux vraquiers) et de la règle XII/5.2 (résistance de la structure des vraquiers). Les nouveautés concernant les pétroliers sont signalées aux paragraphes 58 et 62 ci-après.

Conditions de travail

28. Il continue d'y avoir des écarts considérables entre les conditions de vie et de travail sur les navires exploités sous différents pavillons (voir A/58/65, par. 48 et 49). De piètres conditions sociales et de sécurité, des abandons², des restrictions concernant les permissions à terre résultant de nouvelles mesures de sécurité (voir par. 44 ci-après), des fraudes au recrutement sur des navires de croisière, la menace d'attaque par des pirates (voir par. 52 ci-dessous) et la tendance croissante à inculper les gens de mer et à les détenir à la suite d'un accident maritime comptent parmi les problèmes auxquels ceux-ci doivent faire face. La nécessité de veiller à ce

que les gens de mer soient traités équitablement et à ce que leurs droits de l'homme soient protégés a été soulignée dans un certain nombre d'instances, notamment à l'OIT, à l'OMI, dans le cadre du Processus consultatif informel (voir A/60/99), à la Réunion des États Parties (SPLOS/135) et à la première Conférence internationale de la Fédération internationale des associations de capitaines de navires sur la criminalisation des capitaines et des gens de mer, qui a eu lieu en février 2005 (document de l'OMI LEG/90/7/3), et dans un récent rapport de la Commission internationale des transports maritimes. La Commission a noté que la criminalisation des gens de mer offrait une protection supplémentaire à l'exploitant peu scrupuleux en mettant sur la sellette non pas celui à qui appartenait la décision en dernier ressort mais des personnes qui souvent n'avaient aucun contrôle sur les décisions prises concernant l'entretien et l'utilisation du navire (voir <www.icons.org.au/pdfs/Report_27072005.pdf>).

29. Reconnaissant le rôle crucial joué par les personnels du secteur maritime dans la mise au point, l'actualisation et l'application des instruments de l'OMI et en général dans l'amélioration de la sûreté et de la sécurité maritimes et de la protection de l'environnement, l'OMI a mis au point une stratégie et un plan d'action pour prendre en compte l'élément humain³. À sa quatre-vingt-dixième session, tenue du 18 au 29 avril 2005, le Comité juridique de l'OMI a examiné le rapport de la première session du Groupe de travail spécial mixte OMI/OIT sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime et a décidé qu'il était urgent d'élaborer des directives et de les appliquer le plus tôt possible (A/60/63, par. 67). Il a approuvé un projet de résolution établi par le Groupe de travail pour adoption par l'Assemblée de l'OMI à sa vingt-quatrième session qui se tiendra du 21 novembre au 2 décembre 2005⁴. À cet égard, la Commission du droit international estime que la protection diplomatique exercée par l'État de nationalité et le droit de l'État du pavillon de demander réparation au nom de l'équipage devraient tous deux être reconnus sans que l'un ou l'autre ne se voient accorder la priorité⁵.

30. La Conférence internationale du Travail devrait adopter, à sa quatre-vingt-quatorzième session (maritime), en février 2006, la convention du travail maritime consolidée. Une réunion intersessions tripartite de l'OIT sur la suite donnée à la Conférence technique maritime préparatoire a été convoquée en avril 2005 pour discuter des questions en suspens concernant l'élaboration de la Convention⁶. Les conditions de travail dans le secteur de la pêche ont été examinées à la quatre-vingt-treizième session de la Conférence internationale du travail en juin 2005 et à la sixième réunion du Processus consultatif informel (voir A/60/99). La Conférence internationale du travail n'a pas été en mesure d'adopter la convention proposée sur le secteur de la pêche et a demandé au Conseil d'administration de l'OIT d'inscrire la question à l'ordre du jour de la Conférence en 2007 (communiqué de presse du BIT ILO/05/31, 16 juin 2005).

B. Sécurité de la navigation

Cartographie marine

31. Depuis l'entrée en vigueur en 2002 de la règle V/9 de la Convention SOLAS, les États sont tenus de prendre des dispositions pour assurer la collecte et la compilation des données hydrographiques ainsi que la publication, la diffusion et

l'actualisation de toutes les informations nautiques nécessaires à la sécurité de la navigation. Toutefois, l'OHI a informé l'OMI qu'une analyse des données figurant dans la troisième édition de sa publication spéciale n° 55 intitulée « L'état des levés hydrographiques et de la cartographie marine dans le monde », qui a été diffusée par voie électronique et qui couvre 80 % des eaux côtières du monde, a révélé l'existence d'un certain nombre de zones à haut risque où ne sont pas appliquées les techniques de levés modernes et où l'application du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) est sérieusement déficiente. La circulaire MSC/Circ.1179, approuvée à la quatre-vingtième session du CSM, souligne les lacunes observées dans les levés hydrographiques et la cartographie marine dans le monde et leur incidence sur la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin; rappelle aux États qu'ils sont tenus de créer des services hydrographiques pour s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du chapitre V de la Convention SOLAS et les prie instamment de prendre les mesures voulues pour remédier aux lacunes constatées. L'OHI a informé le CSM qu'elle serait disposée à examiner toute demande d'assistance à cet égard émanant d'États membres de l'OMI, même si ceux-ci n'étaient pas membres de l'OHI (document de l'OMI MSC 80/24, par. 23.12).

32. À sa cinquante et unième session, tenue du 6 au 10 juin 2005, le Sous-Comité de la sécurité de la navigation (OMI) a décidé que les engins à grande vitesse devraient être équipés d'un Système de visualisation des cartes électroniques et d'information (SVCEI), mais que l'introduction d'une éventuelle prescription d'emport pour tous autres navires devrait être précédée d'une évaluation de sécurité formelle concernant l'utilisation du système. La règle V/19 de la Convention SOLAS autorise l'acceptation d'un tel système comme répondant aux prescriptions d'emport de cartes marines si celui-ci est accompagné d'un « portefeuille approprié de cartes marines sur papier à jour » ou autre dispositif de secours. Le Sous-Comité a précisé qu'il fallait entendre par cette expression des cartes marines sur papier suffisantes pour satisfaire aux prescriptions de la règle V/19 et de la règle 27 de la Convention SOLAS⁷. Il a appuyé l'initiative de l'OHI visant à établir un catalogue complet en ligne des cartes marines officielles disponibles et a convenu que les États membres devraient être invités à examiner la question de savoir quelles cartes papier pourraient être considérées comme constituant un « portefeuille approprié de cartes marines sur papier à jour » dans les eaux territoriales pour lesquelles il n'existait pas de cartes électroniques de navigation et a communiqué ces renseignements à l'OHI en vue de leur incorporation dans le catalogue de cartes en ligne⁸.

Organisation du trafic maritime et établissement de comptes rendus

33. Outre l'approbation de mesures protectives connexes pour les zones maritimes particulièrement vulnérables mentionnées aux paragraphes 62 et 63 ci-dessous, le Sous-Comité de la sécurité de la navigation a approuvé, pour présentation au CSM, un certain nombre d'amendements aux dispositifs de séparation du trafic existants et à une zone à éviter (détroit de Douvres) ainsi que de nouvelles zones à éviter au large de la côte colombienne. Il a en outre approuvé des amendements à l'actuel système obligatoire de comptes rendus de navires « dans la zone de trafic du Grand-Belt » aux fins de soumission à l'Assemblée de l'OMI à sa vingt-quatrième session⁹. Un certain nombre de délégations a souligné durant la cinquante et unième session du Sous-Comité qu'il importait d'utiliser les normes et la terminologie de

l'OMI lorsqu'on soumettait des propositions. On a aussi souligné que la proclamation de zones obligatoirement à éviter devaient être l'exception et non pas la règle et que les futures propositions devraient être passées au crible afin d'assurer leur conformité avec les critères énoncés dans les instruments pertinents de l'OMI¹⁰.

C. Application et exécution

34. Le Programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI, que l'Assemblée de l'OMI devrait adopter à sa vingt-quatrième session, est conçu pour contribuer à promouvoir la sécurité maritime et la protection de l'environnement en évaluant l'effectivité de l'application des normes conventionnelles pertinentes de l'OMI par les États membres et en leur faisant savoir comment ils pourraient mieux les faire respecter. Lorsque le Conseil de l'OMI a examiné le Programme en juin 2005, il a décidé de mettre au point, le moment venu, des dispositions pour l'inclusion éventuelle d'autres questions liées à la sûreté et à la sécurité, en tirant les leçons de l'expérience acquise dans l'application du Programme. Le Conseil a noté qu'un pool suffisant d'auditeurs dûment formés pourrait être constitué avant la mi-2006, à condition que les États membres désignent des auditeurs qualifiés qui suivraient une formation au titre du Programme, compte tenu du programme mondial proposé de coopération technique. Pendant le premier trimestre de 2006, les États membres devraient se porter volontaires pour être audités et l'on compte qu'il pourrait y avoir de 20 à 30 audits pendant l'exercice biennal 2006-2007. Il a été décidé que les visites d'audit seraient financées par l'État membre qui se serait porté volontaire pour l'audit en question¹¹. Une fois adopté par l'Assemblée de l'OMI, le code pour l'application des instruments obligatoires de l'OMI servira de norme d'audit pour les audits réalisés dans le cadre du Programme facultatif et offrira des directives pour l'application de ses instruments. Le projet de code énonce les obligations qui incombent respectivement aux États du pavillon, aux États côtiers et aux États du port en vertu des divers instruments obligatoires de l'OMI, expose des critères pour leur mise en œuvre effective et prévoit une évaluation et un examen de la façon dont les États du pavillon exercent les droits et s'acquittent des obligations prévues dans les instruments obligatoires. Parmi les mesures qui pourraient être retenues pour évaluer la performance des États du pavillon, on peut citer les taux de détention à l'issue de contrôles effectués par un État du port et les statistiques concernant les victimes¹².

35. Le projet de code ne comporte qu'une référence très générale à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Celle-ci est citée, avec les conventions de l'OMI, comme le fondement juridique de la responsabilité incombant aux administrations de promulguer des lois et règlements et de prendre toutes les autres mesures nécessaires pour donner à tous ces instruments complètement effet. Les obligations qui incombent aux États en vertu de l'article 195 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont également rappelées. Des tableaux récapitulatifs des obligations des États du pavillon en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'un grand nombre de conventions et d'instruments internationaux, y compris les instruments de l'OMI, figurent dans le rapport du Groupe consultatif sur l'application par l'État du pavillon (A/59/63).

36. À sa sixième réunion, le Processus consultatif informel a proposé que l'Assemblée générale encourage les organisations internationales compétentes à élaborer des directives sur le comportement des États à l'égard des navires de pêche

battant leur pavillon et a rappelé l'appel lancé par les ministres des pêches dans la déclaration sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée adoptée à la réunion ministérielle sur les pêches de la FAO en faveur de mesures internationales visant à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée par des navires battant des pavillons de complaisance et exiger l'établissement d'un lien véritable entre les États et les navires de pêche battant leur pavillon. Le Processus consultatif informel a en outre suggéré que l'Assemblée prenne note du travail effectué par l'OMI en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes, suite à l'invitation formulée par l'Assemblée générale dans ses résolutions 58/14 et 58/240 pour étudier, analyser et clarifier le rôle du « lien véritable », compte tenu du devoir des États du pavillon d'exercer un contrôle effectif sur les navires auxquels ils attribuent leur nationalité. Une réunion consultative ad hoc de représentants de haut niveau d'organisations internationales consacrée au « lien véritable » a eu lieu du 7 au 8 juillet 2005 au siège de l'OMI¹³.

D. Assistance en situations de détresse

Lieux de refuge

37. À sa quatre-vingt-dixième session, le Comité juridique a noté que la question des lieux de refuge était une question particulièrement importante qu'il fallait maintenir à l'étude, mais a décidé qu'à ce stade, il n'était pas nécessaire d'élaborer une nouvelle convention. Il a noté que la première priorité serait de mettre en œuvre toutes les conventions existantes sur la responsabilité et l'indemnisation et qu'à la faveur de l'expérience ainsi acquise, une décision plus éclairée pourrait être prise sur la question de savoir si une convention était ou non nécessaire¹⁴. Dans sa résolution 1439 (2005) sur la pollution des mers, en date du 29 avril 2004, l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe a invité ses États membres à adopter les dispositions nécessaires pour accueillir des navires en détresse dans leurs eaux territoriales, à prévoir des lieux de refuge et à établir des plans d'intervention appropriés.

Sauvetage de personnes en détresse

38. En mars 2005, plus de 100 personnes se sont noyées alors qu'elles tentaient d'atteindre le Yémen à bord de bateaux de passeurs clandestins depuis la Somalie, et en juin 2005, 27 personnes en Méditerranée ont pendant huit jours regardé passer des cargos qui ignoraient leurs appels au secours avant d'être finalement sauvées par un porte-conteneurs immatriculé au Danemark¹⁵. Ces incidents, et éventuellement de nombreux autres qui n'ont jamais été signalés, montrent qu'il est urgent d'agir pour éviter ce genre de tragédie humaine.

39. En 2004, l'OMI a amendé la Convention SOLAS et la Convention SAR et a adopté des directives sur le traitement des personnes sauvées en mer afin d'aider les capitaines à comprendre l'obligation mise à leur charge par le droit international de porter secours aux personnes en détresse et de faire en sorte qu'en prenant de telles personnes à leur bord, ils n'aient à se déporter qu'un minimum (voir A/59/62/Add.1, par. 74 à 79). Ces amendements devraient entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2006. En outre, le Comité de la simplification des formalités (OMI), à sa trente-deuxième session, qui a lieu du 4 au 8 juillet 2005, a amendé deux normes de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international de façon à exiger des autorités

publiques : a) qu'elles facilitent l'arrivée, le séjour et le départ des navires ayant porté secours à des personnes en détresse en mer qui amènent ces personnes à terre pour les mettre en lieu sûr; et b) qu'elles cherchent à obtenir la coopération des armateurs de façon que lorsque des navires ont l'intention de faire escale dans un port à seule fin d'amener à terre des personnes sauvées en mer pour un traitement médical d'urgence, le capitaine avise le plus rapidement possible les autorités publiques de cette intention et donne le plus de détails possibles sur la maladie ou les blessures des intéressés et sur leur identité (résolution FAL.8(32), document de l'OMI FAL 32/22).

40. Malgré les progrès accomplis par l'OMI, une meilleure coopération entre les États est nécessaire pour résoudre tous les aspects des problèmes liés au sauvetage de personnes en détresse en mer. À cet égard, il convient de mettre en exergue deux initiatives récentes. Le Migration Policy Institute a organisé en juin 2005 une table ronde sur le thème : l'interception et le sauvetage en mer : assurer la sécurité et déterminer le statut. Le HCR convoquera, dans le cadre d'un projet pour le renforcement des capacités de protection des réfugiés en Afrique du Nord financé par l'Union européenne, deux réunions en 2005 qui seront axées sur l'interception et le sauvetage en mer Méditerranée et feront suite à ses consultations globales sur la protection internationale et à son séminaire d'experts sur le sauvetage en mer.

V. Sécurité maritime et criminalité en mer

A. Sécurité maritime

41. Durant la période considérée, la communauté internationale a poursuivi ses travaux pour renforcer le cadre juridique international de la prévention et de la répression des actes de terrorisme, y compris en mer. Après avoir donné des renseignements sur les progrès réalisés dans l'élaboration de nouvelles conventions, et de modifications des conventions existantes, on s'attachera dans la présente section à exposer la mise en œuvre des mesures de sécurité maritime de la Convention SOLAS et du Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires (le Code ISPS), ainsi que des mesures adoptées récemment par l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

Élaboration de conventions nouvelles et modifications apportées à des conventions existantes

42. La Convention internationale pour la répression des actes de terrorisme nucléaire, adoptée par l'Assemblée générale dans sa résolution 59/290, exige de chaque État partie qu'il établisse sa compétence lorsqu'une infraction à la Convention est commise sur son territoire, à bord d'un navire battant son pavillon ou par l'un de ses nationaux. À la différence de la convention SUA, celle-ci ne mentionne pas expressément la mer territoriale après le mot « territoire ». La sécurité nucléaire s'est trouvée encore renforcée par l'adoption, le 8 juillet 2005, d'amendements à la Convention internationale sur la protection physique des matières nucléaires qui obligeront les États parties à protéger les installations et matières nucléaires employées à des fins pacifiques en cours d'utilisation, de stockage et de transport sur le territoire national. Ces amendements prévoient aussi un élargissement de la coopération entre États pour prendre rapidement des mesures

en vue de localiser et récupérer des matières nucléaires volées ou circulant en contrebande, d'atténuer toutes conséquences radiologiques éventuelles de sabotages et de prévenir et combattre les infractions y afférentes (communiqué de presse 2005/03 de l'AIEA).

43. La sécurité maritime sortira renforcée encore de l'adoption, en octobre 2005, par la Conférence diplomatique sur la révision des traités SUA, des projets de protocoles à la Convention SUA et à son protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental. À sa quatre-vingt-dixième session, le Comité juridique de l'OMI s'est mis d'accord sur la majeure partie du texte des projets de protocoles, en se prononçant dans certains cas par une décision à la majorité. Le reste du texte, placé entre crochets, exige que la Conférence détermine les conséquences d'une absence de réponse de la part de l'État du pavillon aux demandes de confirmation de la nationalité ou de l'embarquement reçues des autorités d'un autre État partie, ainsi que le nombre des États requis pour l'entrée en vigueur des protocoles et pour la présentation et l'adoption d'amendements. Quelques délégations se sont déclarées mécontentes de la décision majoritaire d'approuver le texte relatif aux exceptions aux infractions en cours de transport et se sont expressément réservé le droit de soulever à nouveau ce point à la Conférence. La dite décision majoritaire de faire figurer parmi les infractions le transport à bord d'un navire de « toute matière brute, matière fissile spéciale ou matériel ou matière spécialement conçus ou préparés pour la transformation, l'emploi ou la production de matière fissile spéciale, en sachant que le produit en question est destiné à servir à une explosion nucléaire ou à toute autre activité nucléaire non soumise aux garanties en vertu d'un accord de garanties généralisées » a aussi été critiquée par quelques délégations, qui ont dit que la décision aurait dû être prise par consensus et que l'insertion de la condition de soumission aux garanties aurait pour effet d'imposer le régime de non-prolifération nucléaire à des États qui n'étaient pas parties au Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires, ou qu'elle irait au-delà de ce régime¹⁶.

Mise en œuvre de la Convention SOLAS et du Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires

44. Depuis l'entrée en vigueur, le 1^{er} juillet 2004 des mesures de sécurité maritime figurant dans la Convention et le Code, le nombre des vols et des accidents survenus dans les zones d'accès réservé pour des raisons de sécurité aurait chuté. Toutefois, malgré certains progrès, il semble y avoir parfois moins de rigueur dans l'application, l'observation et l'exécution des dispositions de la Convention et du Code¹⁷. Autre sujet de préoccupation, leur mise en œuvre a une incidence défavorable sur certains marins, les problèmes particuliers étant une charge de travail et des responsabilités accrues sans compensation, les restrictions apportées aux congés à terre et des difficultés à obtenir des visas. De plus, certains ont l'impression d'être considérés comme des gens dangereux pour la sécurité et non comme des alliés¹⁸.

45. Pour mieux aider les États à mettre en œuvre et à faire respecter les dispositions de la Convention et du Code, le Comité de la sécurité maritime a approuvé à sa quatre-vingtième session un certain nombre de circulaires¹⁹. Il a adopté des amendements aux règles XI-1/3-1 et XI-1/5 de la Convention SOLAS, au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution et au Code ISPS, en vue d'instaurer le régime obligatoire

de numéro d'identification unique de l'OMI pour la compagnie et le propriétaire inscrit²⁰. Ces amendements devraient en principe entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2009. Le Comité a aussi modifié le format et les directions applicables à la tenue de la fiche synoptique continue, figurant dans la résolution de l'Assemblée de l'OMI A.959(23), pour y ajouter les numéros d'identification du propriétaire inscrit et de la compagnie et régler un certain nombre de difficultés pratiques concernant la délivrance et l'inspection de la fiche synoptique continue lorsqu'un navire est transféré sous le pavillon d'un autre État [résolution MSC.198(80)]²¹.

46. On élabore actuellement à l'OMI une règle de la Convention SOLAS applicable au système d'identification et de suivi des navires à grande distance qui est destiné notamment à instaurer un mécanisme de collecte depuis les navires d'information concernant l'identification et le suivi des navires grande distance à des fins de sûreté et sécurité, recherche et sauvetage et à toutes autres fins retenues par l'OMI, ainsi qu'un dispositif assurant la fourniture de cette information aux gouvernements contractants à la Convention en leur qualité d'État du pavillon, d'État du port ou d'État côtier, selon le cas. Un certain nombre de délégations, tout en convenant que l'OMI devrait s'attacher d'abord à la mise au point du système d'identification et de suivi des navires à grande distance pour les besoins de la sécurité maritime, ont insisté sur la nécessité de l'étendre à des fins de sûreté et de protection de l'environnement²².

47. À la quatre-vingtième session du Comité de la sécurité maritime, il a été admis que certaines questions pendantes devraient être réglées avant qu'il soit possible d'adopter les amendements à la Convention SOLAS relatifs à l'identification et au suivi des navires à grande distance. Une question qui demeure à résoudre est la détermination de la distance, mesurée à partir de la côte, à laquelle un État côtier aurait le droit, à la mesure de ses besoins en matière de sécurité, d'avoir accès à l'information concernant l'identification et le suivi des navires à grande distance dans le cas d'un navire étranger qui n'aurait pas l'intention de pénétrer dans des installations portuaires ou autre lieu relevant de sa juridiction. Les suggestions faites vont de 2 000 milles marins – pour permettre à l'État côtier d'apprécier la menace que le navire pourrait représenter pour sa sécurité et définir et mettre en œuvre une réaction destinée à réduire si besoin est ladite menace – à 200 milles marins – en vue d'aligner la distance dans ce cas sur les zones maritimes existant déjà dans le cadre de la Convention sur le droit de la mer –, en passant par le recours aux zones délimitées dans l'actuel plan provisoire de recherche et sauvetage (RES) aux fins de l'identification et du suivi des navires à grande distance. En ce qui concerne cette dernière, il a été indiqué que certaines régions RES s'étendent au-delà des 2 000 milles nautiques et qu'un certain nombre d'États se partagent une même région. Il a aussi été proposé qu'une administration puisse décider de la distance à laquelle elle consent pour permettre à tout gouvernement contractant de recevoir l'information à ce sujet et d'en faire part à l'OMI. À la quatre-vingtième session du Comité de la sécurité maritime, les participants ont souligné qu'il importait de veiller à ce que l'identification et le suivi des navires à grande distance soient compatibles avec les droits reconnus aux États en droit international, en particulier par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer²³.

48. L'OMI examine aussi les lacunes qui pourraient exister dans le champ d'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS, qui visent les navires à passagers, les navires de charge de 500 tonneaux de jauge brut au minimum qui se livrent au commerce international et les plates-formes de forage en

mer mobiles qui ne sont pas en position. La circulaire 1157 (« Régime provisoire pour la mise en conformité de certains navires de charge avec les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime »), approuvée par le Comité à sa quatre-vingtième session, précise que le tonnage brut doit être déterminé suivant la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Quelques administrations avaient dispensé les navires de charge de respecter les dispositions de la Convention SOLAS et du Code ISPS en les autorisant à utiliser leur tonnage brut déterminé suivant les règles nationales. Il a été suggéré que l'OMI étudie la possibilité de mettre au point des indications sur l'extension des procédures de sécurité et sûreté maritime aux navires non visés par la Convention puisqu'ils sont eux aussi coupables de mettre sérieusement en péril la sécurité. Il a été noté que la conjugaison de toute une série de facteurs différents, comme l'absence de structure d'inscription et d'inspection en bonne et due forme, fait que la mise en place de mesures de sûreté efficaces pour le transport maritime qui n'est pas couvert par la Convention est une tâche aussi nécessaire qu'elle est complexe et difficile. Toute solution qui donne de bons résultats dans telle partie du monde ne répondra pas nécessairement aux besoins de telle autre²⁴.

Cadre de l'Organisation mondiale des douanes

49. Une nouvelle initiative mondiale destinée à renforcer la sécurité maritime, le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial, a été adoptée par le Conseil de l'OMD en juin 2005. Il s'agit d'encourager la coopération internationale parmi les administrations des douanes et les professionnels du commerce en vue d'assurer la chaîne des approvisionnements et de faciliter le commerce légitime à l'échelle internationale. Il a été mis au point sur la base de quatre principes applicables aux services douaniers : harmoniser les renseignements préalables transmis par voie électronique, adopter une démarche cohérente en matière de gestion des risques, utiliser un matériel de détection qui ne soit pas trop intrusif et apporter aux entreprises des avantages qui répondent aux normes minimales de sécurité de la chaîne logistique et aux meilleures pratiques. La nécessité d'un réel renforcement des capacités y est jugée nécessaire pour assurer son adoption et sa mise en œuvre généralisée. L'OMD compte prêter son concours aux États pour les aider à faire des évaluations diagnostiques des besoins et à se procurer des concours financiers²⁵.

B. Criminalité en mer

50. La mise en œuvre effective des mesures de sécurité maritime prévues par la Convention SOLAS et le Code ISPS peut aussi être très efficace pour réduire les activités criminelles en mer. Dans les ports des États-Unis, par exemple, elle a déjà abouti à une diminution de 50 % des cas d'embarquement clandestin. À leur quatorzième réunion, les chefs des services nationaux de répression compétents en matière de drogues – Amérique latine et Caraïbes ont encouragé les États à prendre des mesures pour renforcer la sécurité dans leurs ports et leurs installations de conteneurs, première étape d'une opération destinée à dissuader les trafiquants de les utiliser pour le transport de drogues illicites, ainsi qu'à veiller à ce que leurs autorités chargées de protéger leurs frontières soient bien préparées et bien équipées pour s'acquitter de leur mission de contrôle et d'inspection. Ils ont aussi encouragé les gouvernements à adopter une attitude plus dynamique à l'égard de l'échange

d'informations entre les autorités compétentes sur la circulation dans toute la région de personnes et de navires soupçonnés d'être impliqués dans le trafic de drogues par mer (voir E/CN.7/2005/5, par. 34 à 36).

51. L'OMI révisé actuellement ses directives pour la prévention et l'élimination du transport clandestin de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord de navires effectuant des voyages internationaux (qui figurent dans la résolution A.872(20) de l'Assemblée de l'OMI) pour les aligner sur les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et sur celles du Code ISPS (voir A/60/63, par. 102). Il n'a pas été possible au Comité de facilitation de l'OMI de mettre la dernière main à cette révision avant la vingt-quatrième session de l'Assemblée de l'OMI comme il l'avait initialement envisagé, parce qu'il a décidé que cela devrait se faire de concert avec le Comité de la sécurité maritime. L'Assemblée a donc été saisie d'un projet de résolution qui autoriserait les deux comités à adopter des amendements aux directives et les inviterait tous deux à faire rapport à l'Assemblée à sa vingt-cinquième session, en 2007²⁶.

52. Bien que la mise en œuvre des mesures de sécurité prévues dans la Convention et dans le Code paraissent devoir exercer un effet positif en aidant à réduire les actes de piraterie et les vols à main armée, il est encore trop tôt pour chiffrer cet effet. Il ressort des actes de piraterie et vols à main armée signalés pour 2004 et le premier semestre de 2005 à l'OMI et au Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale que, si le nombre total des incidents a certes diminué, la violence en revanche s'est intensifiée, d'où un nombre de décès ou de prises d'otages plus élevé parmi les membres d'équipage²⁷. Les données rapportées au Bureau indiquent que six navires ont été attaqués et 176 membres d'équipage pris en otage durant les six premiers mois de 2005. Le 26 juin, par exemple, un navire affrété par le Programme alimentaire mondial, qui transportait de l'aide à l'intention de 28 000 survivants en Somalie du tsunami de l'océan Indien, a été détourné des côtes somaliennes²⁸.

53. Le Comité de la sécurité maritime a observé à sa quatre-vingtième session que les parties à la Convention SOLAS devaient se rendre compte que la persistance d'actes de piraterie et de vols à main armée allait susciter de graves inquiétudes quant au respect par leurs ports et installations portuaires du régime de sécurité maritime et surtout, comme la plupart des attaques continuaient à se produire dans les eaux territoriales, quant à l'efficacité avec laquelle les États s'acquittaient des obligations qui leur incombaient en application de la règle XI-2/7 de la Convention SOLAS (Menaces contre les navires). Tous les gouvernements et la profession ont à nouveau été exhortés à intensifier et coordonner leur action pour éliminer ces actes. Les États du pavillon, du port et côtier ont été invités à définir, ou revoir et actualiser, leur stratégie nationale contre la piraterie et les vols à main armée commis contre les navires et, en particulier, à évaluer la viabilité des accords bilatéraux ou multilatéraux destinés à réduire la fréquence des actes de piraterie et vols à main armée. Le Comité a redit qu'il était d'une impérieuse nécessité pour tous les États de communiquer à l'OMI des renseignements sur les mesures prises à l'égard des incidents signalés comme étant survenus dans leurs eaux territoriales²⁹.

VI. Les ressources biologiques marines

A. Protection et préservation du milieu marin

1. Pollution due aux activités terrestres

54. Ce sont les activités humaines sur la terre ferme, tant dans les zones côtières qu'à l'intérieur des terres, qui constituent la principale source de pollution du milieu marin, sous forme de déchets et d'écoulement urbains, industriels et agricoles, ainsi que de dépôts d'origine atmosphérique. Le milieu marin subit aussi les conséquences de l'altération physique des zones côtières, notamment la destruction d'habitats qui sont d'une importance capitale pour la santé des écosystèmes³⁰. À sa sixième réunion, le Processus consultatif officieux a examiné la question des débris marins d'origine terrestre (voir A/60/99).

55. Le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (A/51/166, annexe II) avait été adopté pour remédier à ces graves problèmes. Soumis en 2001 à un premier examen intergouvernemental qui a abouti à la Déclaration de Montréal (E/CN.17/2002/PC.2/15, annexe, sect. 1), il fera l'objet, du 16 au 20 octobre, à Beijing, d'un deuxième examen intergouvernemental qui permettra de dresser un bilan de l'application du Programme à ce jour et de trouver des formules pour l'étendre, au niveau national en particulier, par des mécanismes de financement innovants, un renforcement des cadres institutionnels et législatifs, la promotion de partenariats et le resserrement de la coopération avec les actions de gestion intégrée des zones côtières. Cette réunion sera aussi l'occasion de définir le programme de travail du Bureau de coordination du Programme pour la période 2007-2011, dans le souci de développer la collaboration avec les organes et mécanismes internes et d'appuyer la mise en œuvre des instruments internationaux, notamment la Déclaration du Millénaire et le Plan de mise en œuvre de Johannesburg, adopté au Sommet mondial sur le développement durable³¹. Toute une série de réunions et de séances d'information relatives à l'examen sont prévues sur les deux années 2005 et 2006 pour préparer l'examen intergouvernemental, dont une réservée à l'examen du programme de travail proposé pour le Bureau de coordination du PNUE (voir www.gpa.unep.org/igr2/index.html).

56. Les déversements d'eaux usées urbaines constituent l'un des dangers les plus sérieux qui menacent l'environnement dans les zones côtières de la planète. À sa treizième session, la Commission du développement durable est convenue d'orientations et de mesures concrètes pour assurer l'exécution des engagements internationaux pris dans le secteur de l'eau et de l'assainissement ainsi que pour les établissements humains, y compris les objectifs énoncés dans le Plan de mise en œuvre de Johannesburg. La Commission a formulé un certain nombre de recommandations visant la collecte, le traitement et la réutilisation des eaux usées, en soulignant la nécessité d'apporter une aide financière et technique aux autorités nationales et locales pour la mise en place de systèmes économiques et écologiquement rationnels d'évacuation et de traitement des eaux usées, et notamment de systèmes urbains décentralisés³².

2. Pollution par les navires

57. La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) régit les déversements d'hydrocarbures et d'autres substances liquides nocives dans ses annexes I (hydrocarbures), II (transport en vrac de substances liquides nocives), III (transport par mer en colis de substances nuisibles), IV (rejet des eaux usées) et V (déversement d'ordures et de débris marins). Les mesures prises récemment en ce qui concerne les substances décrites aux annexes I à IV sont exposées ci-après. À sa sixième réunion, le Processus consultatif officieux a examiné l'annexe V dans la mesure où elle se rapporte aux débris marins (voir A/60/99).

58. Les amendements à la règle 13 G (sur l'accélération de l'élimination progressive des pétroliers à coque simple) et la nouvelle règle 13 H (sur la pollution par les navires citernes transportant des grades lourds d'hydrocarbures) énoncée à l'annexe I de la Convention MARPOL (voir A/59/62, par. 144, 145 et 172 à 174) sont entrés en vigueur le 5 avril 2005. Aux termes de la règle 13 G révisée, le système d'évaluation de l'état du navire s'appliquera à tous les pétroliers à coque simple ayant atteint l'âge de 15 ans. Par sa résolution MSC.197(80), le Comité de la sécurité maritime a incorporé certaines des dispositions du système d'évaluation de l'état du navire dans les Directives sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers (résolution A.744(18) de l'Assemblée de l'OMI, modifiée), en y ajoutant une nouvelle section consacrée aux directives applicables aux visites d'inspection des pétroliers à double coque. Les amendements apportés aux Directives entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2007. À sa cinquante-septième session, par sa résolution MEPC.131(53), le Comité de la protection du milieu marin (CPMM) de l'OMI a modifié le système d'évaluation de l'état du navire pour aligner sa liste de références aux règles de l'annexe I de la Convention MARPOL sur le nouveau système de numérotation de l'annexe I révisée, qui doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2007 (voir A/60/63, par. 116 et 117). Le CPMM a également adopté des directives pour l'application des prescriptions de l'Annexe I révisée aux installations flottantes de production, de stockage et de déchargement ainsi qu'aux unités flottantes de stockage [résolution MEPC.139(53)].

59. L'annexe IV révisée de la Convention, qui énonce les règles de prévention de la pollution par les effluents des navires, est entrée en vigueur le 1^{er} août 2005. Eu égard à l'importance du contrôle des navires par l'État du port, le CPMM a approuvé, pour adoption à sa prochaine session, une nouvelle règle sur le contrôle par l'État du port à ajouter à l'annexe IV révisée³³.

Installations portuaires de collecte des déchets

60. Le Comité de la protection du milieu marin a approuvé un formulaire révisé de notification de l'inadéquation présumée des installations portuaires de réception (MEPC/Circ.469), ainsi qu'une circulaire sur les prescriptions en matière de notification des installations portuaires de collecte des déchets (MEPC/Circ.470). Il a également été décidé de constituer une base de données en ligne sur les installations portuaires de collecte des déchets, pour en faire un module du Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes de l'OMI. Les entreprises portuaires et de transport ont informé le Comité qu'elles avaient mis sur pied un forum consacré à ces installations pour recueillir des renseignements et

proposer des solutions et élaboré un plan d'action pour s'attaquer aux insuffisances dans ce domaine³⁴. Le Comité a demandé au secrétariat de l'OMI d'établir un projet de plan d'action, en s'appuyant sur le plan d'action du Forum³⁵.

Zones maritimes particulièrement vulnérables

61. Le Comité de la protection du milieu marin a approuvé les directives révisées pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables, qui seront présentées à l'Assemblée de l'OMI pour adoption à sa vingt-quatrième session. Selon les directives révisées, « afin de pouvoir être identifiée comme zone maritime particulièrement vulnérable, une zone devrait satisfaire au moins à l'un des critères énumérés [ci-après], bien que différents critères puissent s'appliquer dans certaines parties de (la zone) ». Dans la catégorie « critères socioéconomiques et culturels », le critère du patrimoine culturel a été rétabli. Chaque proposition de désignation d'une zone maritime particulièrement vulnérable devra être accompagnée d'une proposition énonçant les mesures de protection associées et indiquant le fondement juridique de chaque mesure. Ce fondement peut consister en : a) toute mesure déjà prévue en vertu d'un instrument existant de l'OMI, b) toute mesure qui n'existe pas encore, mais qui pourrait devenir disponible à la suite de la modification ou de l'élaboration d'un instrument de l'OMI, ou c) toute mesure qu'il est proposé d'adopter dans la mer territoriale ou en vertu de l'article 211.6 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Aux termes des directives révisées, le Comité ne devrait ni examiner de proposition, ni désigner « en principe » une zone maritime particulièrement vulnérable avant que l'organe compétent n'ait examiné et approuvé les mesures de protection³⁶.

62. Par sa résolution MEPC.133, le Comité a désigné le détroit de Torres comme extension de la zone maritime particulièrement vulnérable des récifs de la Grande-Barrière. Dans ce texte, il approuve l'établissement d'une route à double sens de circulation dans le détroit de Torres et recommande aux gouvernements de tenir compte de la nécessité de protéger efficacement la région des récifs de la Grande-Barrière et du détroit de Torres et d'informer les navires battant leur pavillon qu'ils doivent se conformer au système de pilotage australien applicable aux navires de commerce d'une longueur égale ou supérieure à 70 mètres et à tous les pétroliers, chimiquiers et transporteurs de gaz, quelles que soient leurs dimensions. Au cours de la session, plusieurs délégations ont déclaré que la résolution n'établissait pas le fondement en droit international de l'obligation faite aux navires en transit dans le détroit de Torres, ou dans tout autre détroit ouvert à la navigation internationale, d'utiliser des services de pilotage³⁷.

63. Le CPMM a aussi désigné plusieurs autres zones préalablement approuvées par le Sous-Comité de la sécurité et de la navigation sur les mesures de protection associées, qui doivent encore être entérinées par l'Assemblée ou par le Comité de la sécurité maritime (CSM). Il s'agit des îles Canaries [résolution MEPC 134 (53)], de l'archipel des Galápagos [résolution MEPC 135 (53)] et de la zone de la mer Baltique [résolution MEPC 136 (53)]³⁸. Les dates d'entrée en vigueur des dispositions relatives au secteur à éviter dans l'archipel des Galápagos, des nouveaux dispositifs, ou des dispositifs modifiés, de séparation du trafic ainsi que des recommandations relatives à la route en eau profonde à utiliser et aux secteurs à éviter dans la zone de la mer Baltique seront fixées par l'Assemblée de l'OMI après leur adoption à sa vingt-quatrième session. La date d'entrée en vigueur des dispositions relatives aux dispositifs de séparation du trafic, aux secteurs à éviter et

au système obligatoire de comptes rendus de navires des îles Canaries sera fixée après qu'ils auront été adoptés par le Comité de la sécurité maritime à sa quatre-vingt unième session, en 2006.

Mesures à prendre en cas d'inobservation des règles internationales

64. Les indications données plus haut aux paragraphes 34 à 36 sont également très pertinentes pour la présente section. Entre autres initiatives prises dernièrement contre l'inobservation par les navires des règles et normes internationales (applicables en matière de prévention, réduction et maîtrise de la pollution du milieu marin), on peut citer la résolution 1439 (2005) de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, où celle-ci invite les États membres à instaurer ou à développer un service de garde-côtes pour veiller à la sûreté maritime et à la sécurité des ports ainsi qu'à la protection de l'environnement marin; à développer des systèmes de contrôle des dégazages et des déballastages; à prévoir des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives pour les responsables de toute pollution des mers, en y incluant la possibilité de peines d'emprisonnement dans les cas de pollutions délibérées; à devenir partie à la Convention internationale sur les substances nocives et potentiellement dangereuses, ainsi qu'à la Convention du Conseil de l'Europe sur la protection de l'environnement par le droit pénal. L'Assemblée y invite en outre l'OMI à mettre en place une réglementation qui permette à tout État victime de dommages de pollution provoqués par un navire de demander réparation à l'État dont le navire bat son pavillon, lorsqu'il est établi que les dommages sont liés à l'absence d'exercice, par l'État du pavillon, d'un contrôle approprié sur le navire considéré; et à réformer le Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), de manière à ce que les victimes de catastrophes maritimes puissent être rapidement dédommagées, d'une manière satisfaisante.

Pollution de l'atmosphère par les navires

65. À sa cinquante-troisième session, le Comité de la protection du milieu marin a pris note des résultats des travaux de l'atelier technique sur l'attribution d'indices d'émission de gaz à effet de serre et a prié le Groupe de travail sur la pollution atmosphérique d'améliorer le projet de directives sur l'attribution de ces indices. L'atelier technique avait examiné les données résultant des essais de programmes d'attribution d'indices d'émission de dioxyde de carbone effectués par l'Allemagne, l'Inde, les Îles Marshall, la Norvège et l'Association internationale des armateurs de pétroliers. Le CPMM a également adopté des amendements aux règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires figurant à l'annexe VI, qui tendent à faire de la mer du Nord une zone de contrôle des émissions d'oxyde de soufre, ainsi qu'un amendement au Code technique sur les oxydes d'azote [résolution MEPC132 (53)]. Ces amendements entreront en vigueur en novembre 2006.

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

66. En 2004, l'OMI a adopté la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires afin de prévenir, réduire au minimum et finalement éliminer les risques nés de la propagation d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes présents dans les eaux de ballast des

navires. La Convention entrera en vigueur 12 mois après la date à laquelle 30 États au moins, représentant 35 % du tonnage brut de la flotte commerciale mondiale, l'auront ratifiée.

67. Depuis l'adoption de la Convention, l'OMI a continué de travailler à l'élaboration de directives visant à en faciliter la mise en œuvre lorsqu'elle sera entrée en vigueur. À sa cinquante-troisième session, le CPMM a adopté des directives pour le respect de conditions équivalentes en matière de gestion des eaux de ballast, pour le renouvellement des eaux de ballast et pour la gestion et l'élaboration des plans de gestion des eaux de ballast, respectivement, ainsi que la procédure pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast qui utilisent des substances actives (voir le document MEPC 53/WP.16). Le Comité a également examiné d'autres projets de directives, mais il a conclu qu'ils nécessitaient encore des travaux. Il a approuvé le Programme pour l'élaboration des Directives pour l'application uniforme de la Convention et créé un groupe technique spécialisé relevant du Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP), ainsi qu'un groupe de travail sur les eaux de ballast pour voir s'il existait des technologies appropriées permettant de respecter la norme de qualité des eaux de ballast prévue par la règle D-2.

4. Gestion des déchets

Convention de Londres

68. À sa vingt-huitième réunion, tenue du 23 au 27 mai 2005, le Groupe scientifique de la Convention de Londres a poursuivi ses débats sur la question du piégeage du dioxyde de carbone dans des structures géologiques et adopté le rapport du Groupe de travail sur le dioxyde de carbone, dont il a avalisé toutes les conclusions et recommandations [voir le document de l'OMI LC/SG/28(14)].

69. Par lettre en date du 17 mai 2005, le Gouvernement de la Fédération de Russie a fait savoir au Secrétaire général de l'OMI qu'il avait accepté les amendements aux annexes I et II de la Convention de Londres, relatifs à l'interdiction d'évacuer en mer des déchets radioactifs et autres matières radioactives, qui figuraient dans la résolution LC.51(16). Cette résolution, adoptée le 12 novembre 1993, était entrée en vigueur le 20 février 1994 pour toutes les parties contractantes à l'exception de la Fédération de Russie, qui avait fait enregistrer ses objections à l'acceptation des amendements. À présent qu'elle les a acceptés, l'interdiction de rejeter des déchets radioactifs est universelle.

Convention de Bâle

70. Le Groupe de travail à composition non limitée des États parties à la Convention de Bâle a tenu sa quatrième session du 4 au 8 juillet 2005, pour commencer à préparer la prochaine conférence ministérielle, qui aura lieu en 2006 à Nairobi. Il a examiné en particulier les moyens de renforcer l'effectivité de la Convention, par la création de partenariats avec les entreprises du secteur, et d'avancer dans ses travaux sur les aspects juridiques du démantèlement des navires obsolètes (voir le paragraphe 73 ci-après).

71. Au début de 2005, le secrétariat de la Convention de Bâle et le Programme du PNUE pour les mers régionales ont décidé d'agir ensemble contre la pollution

côtière et signé un mémorandum d'accord à cet effet. Leur coopération portera principalement sur la gestion écologiquement naturelle des déchets dangereux en vue de prévenir la pollution des côtes et des mers. Les deux organisations mèneront des activités de sensibilisation sur la question des déchets dangereux et de la pollution des mers et s'épauleront pour les actions de formation technique et juridique³⁹.

5. Démolition/recyclage/démantèlement des navires

72. *OMI*. Le Comité de la protection du milieu marin (MEPC 53) a continué de travailler sur la question du recyclage des navires et adopté une série de décisions importantes sur le sujet. À la suite des recommandations du Groupe de travail sur le recyclage des navires, il s'est rangé à l'avis que l'OMI devrait élaborer à titre prioritaire, pour examen et adoption en 2008-2009, un nouvel instrument établissant pour le transport international et les installations de recyclage une réglementation juridiquement contraignante et applicable mondialement en matière de recyclage des navires. Le Comité a également fait siens les avis du Groupe de travail sur les domaines fondamentaux que devrait couvrir ce nouvel instrument, notamment la conception, la construction, l'exploitation et la préparation des navires de manière à en faciliter le recyclage d'une façon plus sûre et respectueuse de l'environnement, le fonctionnement des installations de recyclage de manière sûre et respectueuse de l'environnement et la mise en place d'un mécanisme approprié pour assurer le respect de la réglementation. À cette fin, un projet de résolution a été élaboré qui sera soumis pour adoption à l'Assemblée à sa vingt-quatrième session. Le Comité est également convenu de l'élaboration d'une circulaire sur l'application des directives de l'OMI en matière de recyclage des navires et leurs modifications.

73. *Convention de Bâle*. Comme indiqué plus haut, le démantèlement et l'abandon des navires ont figuré parmi les questions sur lesquelles s'est penché le Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle, à sa quatrième réunion, qui s'est tenue en juillet 2005. Des décisions y ont été adoptées concernant le Groupe de travail conjoint de l'OIT, de l'OMI et de la Convention de Bâle; le Groupe de travail à composition non limitée est convenu que sa deuxième session devrait se tenir à Genève et porterait sur la gestion de démantèlement des navires dans le respect de l'environnement et sur l'abandon des navires sur terre ou dans les ports. En ce qui concerne cette dernière question, les Parties et autres groupes intéressés ont été invités à présenter des réponses au questionnaire, qui serait établi par le Secrétariat en vue de sa soumission à la deuxième session du Groupe de travail conjoint et à la cinquième session du Groupe de travail à composition non limitée. S'agissant du démantèlement des navires, les Parties et autres groupes concernés ont été priés de présenter au Secrétariat leurs avis sur la question, et notamment des observations sur les lacunes, doubles emplois ou ambiguïtés éventuelles entre la procédure de notification prévue par la Convention de Bâle et le projet de système d'établissement de rapports qu'élabore le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI, ainsi que toutes solutions qu'ils pourraient recommander à ces problèmes. Le Groupe de travail à composition non limitée est également convenu d'établir un groupe de travail intersessions ouvert à tous pour examiner les questions de démantèlement des navires, qui lui rendrait compte à sa session suivante.

6. Coopération régionale

74. *Programme du PNUE pour les mers régionales.* Le PNUE organise une série d'ateliers de renforcement des capacités visant à satisfaire aux obligations juridiques découlant des conventions, protocoles et instruments connexes sur les mers régionales. Un atelier s'est tenu du 4 au 6 juillet 2005 pour la région des Caraïbes dans le contexte de la Convention de Carthagène. Un autre se tiendra dans le Pacifique-Sud en août 2005. Plusieurs programmes de mers régionales ont participé à la Conférence sur les eaux internationales du Fonds pour l'environnement mondial (FEM) qui s'est tenue au Brésil en juin 2005. Le PNUD/FEM prépare actuellement des cours de formation visant à aider les différents programmes à formuler des propositions viables et des directives pour une mise en œuvre plus efficace de tels projets.

75. Le Programme sur les mers régionales a également été actif dans le domaine de la coopération interagences. Il bénéficiera du Partenariat « Globallast » entre le FEM, le PNUD et l'OMI par un mécanisme d'élaboration de projets visant à aider les pays en développement à adopter, par le truchement de partenariats effectifs, les réformes politiques, juridiques et institutionnelles nécessaires au niveau national et à renforcer leurs capacités pour faire face aux risques résultant du transvasement d'espèces aquatiques et d'agents pathogènes envahissants contenus dans les eaux et sédiments de ballast des navires. Un atelier, qui s'est tenu du 25 au 26 juillet 2005, a identifié des régions où pourrait être mis en œuvre ce projet. Le Programme a organisé du 27 au 29 juin 2005, conjointement avec la Convention sur la diversité biologique et le Programme mondial sur les espèces envahissantes, un atelier visant à élaborer un programme conjoint sur les espèces marines envahissantes. Un module et des directives pour la mise sur pied de programmes de formation visant à renforcer les capacités de gestion des espèces envahissantes dans l'environnement marin et côtier des mers régionales sont en cours d'achèvement.

76. Le Programme pour les mers régionales a publié une étude de faisabilité de la gestion durable des déchets marins en vue d'évaluer la menace que posent à l'échelle mondiale ces déchets, examiner l'efficacité des instruments, programmes et initiatives en cours concernant cette menace mondiale et des activités visant à lutter contre elle et à la réduire. L'étude a été présentée et distribuée à la conférence sur le CPI dans le cadre du groupe de discussion sur les déchets marins. Compte tenu des recommandations contenues dans le rapport, le Programme pour les mers régionales, en coordination avec le Programme d'action mondiale, a entrepris l'élaboration d'un projet financé par le FEM de taille moyenne concernant l'initiative relative aux déchets marins, avec comme partenaires possibles l'OMI, la FAO la Commission océanographique intergouvernementale (COI) et la Convention de Bâle.

77. Le Programme pour les mers régionales a engagé un expert pour évaluer la production directe de biens et de services de chacun des secteurs marins pertinents des pays côtiers des grands écosystèmes marins et des mers régionales. L'évaluation présentera une comparaison de la « valeur » des secteurs marins régionaux et du montant des financements que fournira la communauté des donateurs lors de la prochaine reconstitution des ressources du FEM.

78. *La Commission pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (OSPAR)* s'est réuni du 27 juin au 1^{er} juillet 2005. Parmi les principaux points figurant à son ordre du jour, elle a examiné l'apport qu'elle pourrait faire à la future

stratégie marine européenne et un certain nombre de questions liées à la biodiversité marine. Parmi celles-ci figuraient les zones marines protégées, pour lesquelles les Parties contractantes ont été vivement encouragées à lui indiquer les zones qu'elles avaient initialement ainsi désignées afin de permettre pour sa réunion suivante une évaluation des éléments du Réseau OSPAR de zones marines protégées, la protection des coraux profonds et une proposition visant à faire de l'Atlantique du Nord-Est une zone spéciale couverte par l'Annexe V du plan MARPOL.

79. *Commission pour la protection du milieu marin de la mer Baltique (HELCOM)*. La vingt-sixième réunion de la Commission d'Helsinki (tenue à Helsinki les 1^{er} et 2 mars 2005) a adopté les recommandations suivantes : recommandation 26/1 sur l'application du système « sans redevance spéciale » aux déchets produits par les navires dans la zone de la mer Baltique, la recommandation 26/2 sur le calcul de la teneur en agents polluants d'origine hydrique et la recommandation 26/3 sur le contrôle des substances radioactives.

80. Les chefs de délégations de la Commission HELCOM ont tenu leur dix-septième réunion en juin 2005. Celle-ci a porté surtout sur l'élaboration pour 2007 d'un plan d'action stratégique pour la mer Baltique, à laquelle procéderait conjointement toutes les Parties contractantes sur la base de la Convention d'Helsinki et qui tiendrait compte des différentes obligations découlant de la réglementation de l'Union européenne. Ce plan d'action sera un outil majeur pour appliquer la notion d'écosystème dans l'écorégion de la mer Baltique. La réunion a également convenu de la suppression d'un certain nombre de « points chauds » dans la liste des sources les plus importantes de pollution de la mer Baltique.

81. Le 1^{er} juillet 2005, la Commission HELCOM a lancé officiellement un système d'identification automatique pour le contrôle du trafic maritime en mer Baltique. Il s'agira d'un système radio VHF automatique, qui permettra de connaître le nom, la position, le cap, la vitesse, le tirant d'eau et la cargaison de chaque navire de plus de 300 tonnes de jauge brute se trouvant en mer Baltique. La tâche principale de ce réseau est de fournir aux autorités un outil de contrôle pour la supervision, l'établissement de statistiques, les analyses de risque, les opérations de recherche et de sauvetage, le contrôle par l'état des ports, la sécurité et les tâches connexes visant à assurer la sécurité de la navigation dans les eaux encombrées de la mer Baltique⁴⁰ Voir aussi le chapitre III et les paragraphes 46 et 47 plus haut.

B. Ressources biologiques marines

1. Pêches

82. Un certain nombre de réunions importantes concernant les pêcheries internationales ont eu lieu au cours de la première moitié de 2005. Le Comité des pêches de la FAO (COFI) a tenu du 7 au 11 mars 2005 sa vingt-sixième session, laquelle a été suivie le 12 mars par une réunion ministérielle sur les pêches, qui a adopté une déclaration sur les pêches et le tsunami et une déclaration sur les opérations de pêche illégales, non réglementées et non signalées. La quatrième réunion des organes régionaux de gestion des pêches s'est tenue par ailleurs à Rome les 14 et 15 mars 2005. On trouvera les rapports de ces réunions sur le site Web du département des pêches de la FAO à l'adresse <<http://www.fao.org/fi>>.

83. Le Canada a organisé en mai 2005, à St. John's, à Terre Neuve et au Labrador, la Conférence sur la gouvernance des pêches en haute mer et l'Accord des Nations Unies sur les pêches – « Passons à l'action. ». Les représentants de 49 États et organisations internationales ont participé à la Conférence; un atelier de deux jours a été organisé au cours de celle-ci sur cinq thèmes : les considérations liées aux écosystèmes en matière de gestion des pêches, le respect et l'application des règles, la prise de décisions dans les organisations régionales de gestion de la pêche, l'équilibre entre capacité de pêche et aspirations en la matière et les nouveaux domaines et lacunes. En outre, la Conférence a adopté une Déclaration ministérielle axée sur l'action.

84. Les quatrième consultations informelles des États parties à l'Accord sur la mise en œuvre des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en date du 10 décembre 1982 concernant la conservation et la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà des zones économiques exclusives se sont tenues à New York du 31 mai au 3 juin 2005. Ces consultations ont porté surtout sur la préparation de la Conférence d'examen que devait convoquer le Secrétaire général en application de l'article 36 de l'Accord. En outre, la question des pêches et de leur contribution au développement durable a été l'un des sujets examinés par la sixième réunion du Processus consultatif informel ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer, qui s'est tenue à New York du 6 au 10 juin 2005. On trouvera les rapports des deux réunions sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer à l'adresse : <<http://www.un.org/depts/los/index.htm>>.

2. Baleines

85. *Commission baleinière internationale (CBI)*. La Commission baleinière internationale a tenu sa cinquante-septième réunion annuelle à Ulsan (Corée) du 20 au 24 juin 2005. Elle a examiné le rapport du Comité scientifique sur les questions générales concernant les procédures de gestion révisées, les baleines Bryde du Nord-Ouest du Pacifique, les rorquals de l'Atlantique Nord et les prises accessoires. La Commission a également examiné les méthodes d'abattage des baleines, les questions de protection des animaux et la chasse à la baleine de subsistance pratiquée par les autochtones. Elle a discuté par ailleurs des questions suivantes : permis scientifiques, incidences socioéconomiques et chasse à la baleine à petite échelle et incidences biologiques de l'observation des baleines sur ces dernières. Enfin, la Commission s'est penchée sur certaines questions environnementales, notamment la relation entre les glaces de mer et les cétacés, la détérioration des habitats et les nuisances sonores dues à l'homme.

86. La Commission a adopté quatre résolutions : 1) une résolution sur le Programme JARPA II (Programme de recherche baleinière japonais dans l'Antarctique dans le cadre de permis spéciaux); 2) une résolution visant à faciliter une coopération plus étroite entre les États de l'aire de répartition du petit rorqual commun pour accélérer les campagnes d'observation au large de la péninsule de Corée; 3) une résolution sur la baleine grise du Pacifique du Nord-Ouest; et 4) une résolution visant à faire avancer le processus du Plan de gestion révisé.

3. Diversité biologique

87. Au cours de la période considérée, un certain nombre de réunions ont porté sur des questions de biodiversité marine. En juin, s'est réuni à Montecatini (Italie), le Groupe de travail à composition non limitée sur les zones protégées de la Convention sur la biodiversité, lequel a notamment examiné les possibilités de coopération pour la création d'aires maritimes protégées au-delà des limites de la juridiction nationale⁴¹. L'Atelier sur le programme de travail commun concernant les espèces maritimes et côtières envahissantes (voir plus haut, par. 86) a identifié certaines lacunes dans les activités relatives aux espèces marines envahissantes et élaboré un projet de programme visant à les combler afin de contribuer à la mise en œuvre des décisions VII/5 et VI/23 [par. 26 e)], de la Conférence des Parties à la Convention sur la biodiversité. Le Groupe d'experts techniques sur la mise en œuvre de la gestion intégrée des zones marines et côtières s'est réuni du 11 au 15 juillet 2005 pour aider les pays à mettre en œuvre le programme de travail de la Convention sur la biodiversité concernant la biodiversité marine et côtière (décision VII/5, annexe I) dans la mesure où elle s'applique à la gestion intégrée des zones marines et côtières. Le Groupe d'experts a identifié les obstacles à la mise en œuvre de cette gestion intégrée sur les plans national et régional et proposé des stratégies, telles que des partenariats, des outils et d'autres moyens, pour surmonter ces obstacles⁴².

88. Le 1^{er} juillet 2005, la Convention sur le commerce intranational des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) a célébré le trentième anniversaire de son entrée en vigueur⁴³. À sa vingt et unième réunion (20-25 mai 2005), le Comité pour les animaux de la CITES a examiné un certain nombre de questions, dont la mise en œuvre de la vision stratégique jusqu'en 2007 et l'établissement de priorités, le commerce des espèces animales répertoriées dans les Appendices de la Convention et le commerce des bêtes de mer et des requins⁴⁴. À sa cinquante-troisième réunion (27 juin-1^{er} juillet 2005)⁴⁵, le Comité permanent de la CITES est convenu d'organiser un atelier sur « l'introduction en provenance de la mer », expression qui recouvre le transport, dans un État, de spécimens d'espèces qui ont été pris dans l'environnement marin n'étant pas sous la juridiction d'un État (CITES, art. I). Il a été convenu que l'atelier devrait être guidé par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons et les deux consultations d'experts de la FAO sur ces questions⁴⁶.

VII. Sciences et technologie marines

A. L'Organe consultatif d'experts sur le droit de la mer

89. L'Organe consultatif d'experts en droit de la mer l'(ABE-LOS) de la Commission océanographique intergouvernementale (COI) a tenu sa cinquième réunion du 11 au 15 avril 2005 à Buenos Aires (Argentine). Il a poursuivi sa délibération sur a) les réponses au questionnaire révisé de la COI au sujet de la pratique des États en matière de recherche scientifique marine et de transfert de technologie marine et b) le cadre juridique applicable sous le régime de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à la collecte des données océanographiques. Il a achevé l'examen d'un projet de procédure interne de la COI pour l'application effective de l'article 247 de la Convention, relatif aux projets de

recherche scientifique marine réalisés par des organisations internationales ou sous leurs auspices. Dans sa résolution XXIII-8, adoptée à sa vingt-troisième session, l'Assemblée de la COI prend note avec satisfaction des progrès faits par l'Organe consultatif et adopte la procédure concernant l'application de l'article 247 par la COI. Elle encourage l'ABE-LOS à continuer de travailler en étroite collaboration avec la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques de l'ONU et avec le Comité COI-OMM-PNUE pour le Système mondial d'observation de l'océan (GOOS), sur le cadre juridique applicable à la collecte des données océanographiques sous le régime de la Convention sur le droit de la mer, ainsi qu'à proposer des directives pratiques pour la conduite des activités suivantes : a) le déploiement en haute mer de flotteurs qui peuvent dériver dans les zones économiques exclusives; b) le déploiement de flotteurs et de bouées dérivantes de surface dans les zones économiques exclusives; c) le déploiement de bathythermographes largables par des navires occasionnels dans les zones économiques exclusives.

B. Système mondial d'observation de l'océan

90. La COI anime un partenariat avec l'OMM, le PNUE et le Conseil international pour la science (CIUS) en vue d'assurer la coordination de la mise en œuvre du Système mondial d'observation de l'océan, système permanent d'observations océaniques, qui a été mis en place, fonctionne et est mis à niveau à l'aide de contributions des États membres. Ce système mène des activités destinées, comme l'Action 21 le demandait, à améliorer la surveillance de l'environnement mondial. Il fait partie d'une stratégie d'observation mondiale intégrée, à laquelle participent divers organismes des Nations Unies (UNESCO, PNUE, FAO et OMM), le CIUS, son Programme international géosphère-biosphère et les agences spatiales du monde. Il se caractérise par un sous-système pour la haute mer permettant d'améliorer les prévisions climatiques et météorologiques et un autre pour les mers littorales. Le système comprend des instruments de télédétection par satellite, des instruments côtiers comme les marégraphes, des bouées, bouées dérivantes et autres plates-formes, des navires occasionnels (y compris des bacs commerciaux) et des enregistrements de variabilité de longue durée. Il fournit des données et une information qui répondent aux besoins de très nombreux utilisateurs. Sa mise en œuvre repose pour une bonne part sur les orientations techniques fournies par la Commission technique mixte OMM/COI d'océanographie et de météorologie maritime. Le Bureau des projets du GOOS, qui s'est employé à consolider ses travaux sur l'état du système et à les coordonner avec ceux de la Commission technique mixte, a pris la direction de l'établissement d'un rapport au Secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques qui fait le point des progrès de la mise en place du système initial d'observation du climat par l'intermédiaire des réseaux océaniques. Dans sa résolution XXIII-1, l'Assemblée de la COI se dit consciente que la mise en œuvre intégrale du système exige le fonctionnement continu des systèmes spatiaux et *in situ* qui sont actuellement envisagés comme partie intégrante du Système mondial des systèmes d'observations de la Terre.

C. Renforcement des capacités

91. *Stratégie de la COI en matière de renforcement des capacités.* À travers ses activités de formation, d'éducation et d'assistance mutuelle (TEMA), la COI s'assure que son action en matière de renforcement des capacités relie bien ses programmes aux programmes nationaux et régionaux existants ou prévus. Elle renforce ainsi l'impact de ses activités et confère davantage de pérennité et d'efficacité à celles qui sont menées au niveau national. Par sa résolution XXIII-10, relative aux principes et à la stratégie de renforcement des capacités, l'Assemblée de la COI a demandé qu'il soit procédé à des évaluations régionales des capacités existantes en matière de recherche scientifique marine et d'océanographie opérationnelle.

92. *Les États africains et la gestion des zones côtières.* À travers son programme de gestion intégrée des zones côtières, la COI, qui est l'organisme chargé de son exécution, mène un projet consacré à l'adaptation aux changements climatiques dans les zones côtières et à la gestion des modifications du tracé des côtes en Afrique de l'Ouest, avec l'appui du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) et le concours financier du FEM. Une étude régionale consacrée à l'évaluation des capacités de l'Afrique en matière de gestion des zones côtières a été publiée pour la Conférence sur le partenariat pour l'environnement organisée par le NEPAD en mars 2005 au Sénégal.

93. *Données et information océanographiques.* L'IODE (Échange international des données et de l'information océanographiques) aidera à réduire la « fracture numérique » entre pays en développement et pays développés par la création de réseaux d'échange de données et d'information océanographiques. Ces réseaux intégreront des fonctions spécialisées comme la cartographie des fonds marins et la prévision des tsunamis. L'IODE joue un rôle de plus en plus actif en guidant les utilisateurs vers l'information qu'ils recherchent à travers la mise en place et la maintenance de portails spécialisés et de mécanismes de centralisation de l'information, en étroite collaboration avec divers organismes, des Nations Unies notamment. Les sous-portails océaniques de la COI pour l'Afrique, l'Amérique latine et l'Asie du Sud-Est visent à faciliter l'accès à l'information sur tous les aspects de la gestion et la recherche océaniques et côtières.

VIII. Nouvelles mesures prises à la suite du tsunami de l'océan Indien

94. Depuis le tsunami qui a ravagé les côtes de l'océan Indien le 26 décembre 2004⁴⁷, les organisations internationales ont pris des mesures extraordinaires pour aider les survivants et collaborer avec les pays touchés à leur reconstruction et à la remise en route de l'activité économique. Ces organisations sont les suivantes : FAO, FIDA, OIT, OMI, Stratégie internationale de la prévention des catastrophes, UIT, PNUD, PNUE, FNUAP, COI, Banque mondiale, ONU-Habitat, HCR, UNICEF, Volontaires des Nations Unies, PAM, OMS, OMM et Organisation mondiale du tourisme (OMT). Il faudra, semble-t-il, au moins deux à cinq ans pour que les zones les plus éprouvées se relèvent complètement et, par endroits, une décennie entière. Reconstruire toute la région touchée va coûter près de 8 milliards de dollars (pour de plus amples précisions, voir <www.reliefweb.int>).

A. Opérations de relèvement et de reconstruction

95. En février 2005, le Secrétaire général a nommé l'ancien Président des États-Unis d'Amérique, M. Clinton, Envoyé spécial des Nations Unies pour l'après-tsunami. Le 14 juillet 2005, M. Clinton a fait un exposé au Conseil économique et social au cours d'une journée de réunions-débats consacrée aux efforts de redressement après le tsunami (voir le communiqué de presse ECOSOC/6166 du 14 juillet 2005). Il a expliqué que l'on s'attachait avant tout à « reconstruire, mais en mieux ». De toute évidence, la catastrophe aurait fait moins de ravages si des mesures préventives avaient été prises bien à l'avance – si les codes du bâtiment avaient été respectés, si les zones côtières n'avaient pas été défrichées, si l'intérêt de la prévention avait été mieux perçu et des systèmes d'alerte rapide mis en place. M. Clinton a demandé que soit mise en œuvre sans retard la totalité des mesures de réduction des effets de la catastrophe, en notant que le cadre d'action était certes en place dans la plupart des pays touchés, mais qu'il y avait des problèmes d'orientation et de fonctionnement précis à résoudre pour assurer le relèvement, parmi lesquels la création d'un plan d'action commun à tous les intervenants et un accord sur les problèmes d'environnement. M. Clinton avait demandé aux gouvernements des pays touchés de donner l'exemple pour le plan d'action et chargé les membres de son Consortium mondial d'appuyer sans réserve les initiatives prises sur le terrain. Un certain nombre d'initiatives ayant directement trait aux océans et au droit de la mer sont exposées ci-dessous.

96. *Zones côtières et environnement.* Dans ses rapports évaluant l'impact du tsunami sur l'environnement à Sri Lanka et aux Maldives (qui peuvent être consultés sur son site Web <www.unep.org/tsunami>), le PNUE note que les zones côtières où les récifs coralliens, les forêts de mangrove et la végétation naturelle avaient été éliminés sont celles où le tsunami de l'océan Indien a causé le plus de ravages. Le programme de restauration de l'environnement du PNUE part du principe que pour bâtir des sociétés plus solides et moins vulnérables, il faudra intégrer la dimension environnementale dans les plans de reconstruction. Le PNUE souligne qu'il importe de gérer la reconstruction en se souciant de l'environnement (voir le communiqué de presse UNEP/268 du 22 février 2005). Dans le prolongement de la réunion du Caire, à laquelle on a adopté les principes directeurs applicables à la reconstruction après le tsunami (voir <www.gpa.unep.org/tsunami>), il fournira aux pays touchés une aide pour la gestion des zones côtières et la restauration des écosystèmes côtiers les plus importants. Il conduira aussi des actions de formation destinées à établir un ordre de priorité et éviter les erreurs dans les projets d'élimination des déchets. Enfin, il mènera des projets plus précis à l'échelon national.

97. *Tourisme.* Selon l'OMT, les lieux touristiques sont en majorité à même d'accueillir à nouveau des visiteurs. Les plans de reconstruction et de relèvement sont mis en œuvre à un rythme rapide, conformément au Plan d'action de Phuket. Pour rétablir la confiance, la Thaïlande a mis en place un système national d'alerte aux catastrophes qui sera relié aux centres météorologiques principaux à Hawaï et au Japon. De plus, le PNUD va lui fournir des marégraphes/instruments de mesure du niveau de la mer pour lui permettre de déceler et évaluer les tsunamis avec davantage de précision, en réduisant le plus possible les fausses alertes. Ce système sera relié au Système mondial d'observation du niveau de la mer (GLOSS)⁴⁸.

98. *Pêche*. Ainsi qu'on l'a déjà exposé (A/60/63, par. 286), ce sont les communautés de pêcheurs qui ont été les plus éprouvées par le tsunami. La FAO continue d'avancer dans l'action qu'elle mène pour aider les pays de l'océan Indien à se relever, en menant des activités de renforcement des capacités pour améliorer les compétences des constructeurs de bateaux et faire respecter les normes destinées à réduire les risques potentiels pour les pêcheurs, en organisant de nouvelles activités pour relancer l'aquaculture frappée par le tsunami à Aceh et en distribuant des engins de pêche, des moteurs hors-bord, des outils et du matériel de réparation (voir <www.fao.org/tsunami>). À long terme, elle s'efforcera non seulement de rétablir les moyens d'existence des pêcheurs, mais encore d'assurer aux populations côtières des revenus plus élevés qu'avant le tsunami⁴⁹.

99. *Infrastructure maritime*. Les dommages causés au secteur maritime ont été assez limités par comparaison avec ceux qu'ont subis d'autres secteurs. L'OMI a déployé son action sur deux fronts, humanitaire et technique. Un fonds de secours maritime a été créé expressément pour financer la restauration de l'infrastructure maritime et la reconstruction de l'industrie de la pêche dans la région touchée par le tsunami. L'OMI a aussi mené un certain nombre d'activités en partenariat avec l'Association internationale de signalisation maritime, l'OHI, et l'OMM, notamment des levés hydrographiques et une évaluation des besoins en ce qui concerne les aides à la navigation à remplacer. Le séisme a entraîné des changements dans la topographie du fond des océans et détruit un certain nombre d'aides à la navigation. L'OMI compte aussi avoir recours au Service mondial OMI/OHI d'avertissements de navigation (SMAN) pour diffuser des alertes aux tsunamis à l'intention des navires et des populations des ports et des zones côtières afin de compléter le site d'alerte rapide aux tsunamis qui sera mis en place par la COI⁵⁰.

B. Systèmes d'alerte rapide

100. La mise en place d'un système d'alerte rapide aux tsunamis pour l'océan Indien a progressé à la suite de plusieurs réunions et conférences tenues en juin 2005⁵¹. Par sa résolution XXIII-13, l'Assemblée de la COI a officiellement créé le Groupe intergouvernemental de coordination du Système d'alerte aux tsunamis et d'atténuation de leurs effets dans l'océan Indien. À la première session du Groupe, tenue du 3 au 5 août 2005 à Perth (Australie), les représentants de 27 États de l'océan Indien ont examiné des plans prévoyant la création de 23 stations d'observation du niveau de la mer en temps réel, couvrant la totalité du bassin de l'océan Indien pour la fin de l'année. Six de ces stations sont d'ores et déjà opérationnelles. Le réseau est l'un des trois éléments que les experts ont jugés nécessaires au Système d'alerte aux tsunamis et d'atténuation de leurs effets, les deux autres étant un réseau sismographique amélioré et le déploiement de capteurs de pression en eau profonde capables de détecter la présence d'un tsunami. Le système complet devrait en principe être pleinement opérationnel d'ici à juillet 2006. Grâce à l'utilisation de capteurs sismiques et hydrographiques, à des communications rapides, à des réseaux d'alarme par des liaisons radio avec des téléphones cellulaires et à la formation à la préparation aux situations d'urgence dans les régions vulnérables, il donnera aux gens le temps de gagner des lieux situés à un niveau plus élevé avant que les vagues ne frappent⁵².

101. L'Assemblée de la COI a aussi décidé de créer un groupe intergouvernemental de coordination du Système d'alerte aux tsunamis et autres aléas côtiers dans la mer

des Caraïbes et les régions adjacentes (résolution XXIII-13) et un autre pour le Système d'alerte rapide aux tsunamis et d'atténuation de leurs effets dans l'Atlantique Nord-Est, la Méditerranée et les mers adjacentes (résolution XXIII-14). Par sa résolution XXIII-15, elle a constitué un groupe de travail spécial sur la mise en place d'un cadre pour le système mondial d'alerte rapide aux tsunamis et autres aléas océaniques. La Commission technique mixte OMM/COI d'océanographie et de météorologie maritime (CMOM) continuera à prêter son concours pour la planification et la mise en place du réseau et des services d'observation *in situ* nécessaires pour que l'on puisse disposer, dans tous les grands bassins océaniques, d'un système d'alerte aux risques marins naturels qui soit efficace, puissant et complet (voir le document IOC-XXIII/2, par. 57).

102. Les États-Unis ont annoncé qu'ils allaient développer leurs capacités de détection et d'alerte aux tsunamis à titre de contribution au Système mondial des systèmes d'observation de la Terre. Ils déploieront 32 bouées nouvelles de haute technologie pour l'évaluation et la signalisation des tsunamis, en sus des six qui couvrent actuellement le bassin du Pacifique, et fourniront des données au Centre international d'information sur les tsunamis de la COI à Honolulu (Hawaii). Ce réseau mondial devrait être opérationnel au plus tard au milieu de 2007. Chaque assemblage de bouées consiste en un « appareil d'enregistrement de la pression au fond », posé sur les fonds océaniques pour détecter les tsunamis, qui émet des signaux acoustiques à travers l'eau jusqu'à une bouée de surface transmettant les données par satellite aux stations terrestres⁵³.

IX. Programmes de renforcement des capacités

103. Au cours de la quinzième Réunion des États parties à la Convention sur le droit de la mer, plusieurs délégations ont évoqué les avantages que présentent pour les pays en développement les bourses tant de la dotation Hamilton Shirley Amerasinghe que du Programme Nations Unies-Fondation nippone du Japon, en demandant aux États qui étaient en mesure de faire apporter leur contribution au programme de bourses Amerasinghe. Au cours de l'année écoulée, des contributions sont parvenues de Monaco et de Sri Lanka.

A. Programme de bourses Organisation des Nations Unies-Fondation nippone du Japon

104. Les 10 premiers lauréats ont achevé leurs six mois de travail universitaire sous les auspices des établissements participants et entament à présent leurs trois mois de pratique et de recherche. La Division accueillera huit boursiers, le Tribunal international du droit de la mer et l'OMI, un chacun.

105. À l'heure actuelle, 27 établissements universitaires de 16 États ont accepté de jouer le rôle d'institutions d'accueil pour le programme. Les consultations se poursuivent avec d'autres, dont des centres de sciences de la mer et des programmes pluridisciplinaires sur les questions océaniques. En octobre 2005, le Comité de sélection doit arrêter les 12 prochaines attributions. On trouvera de plus amples précisions, y compris des formulaires de demande et la liste des universités participantes, sur le site Web de la Division.

B. Programme de bourses de la dotation Hamilton Shirley Amerasinghe

106. La lauréate de la dix-huitième bourse Amerasinghe en 2003, Fernanda Millicay, a achevé sa recherche/étude intitulée « Le régime juridique applicable aux ressources génétiques dans la Zone », au Centre Lauterpacht de recherches en droit international de l'Université de Cambridge (Royaume-Uni) et elle fait actuellement son stage de trois mois à la Division.

C. Programme Formation-Mers-Côtes⁵⁴

107. *Organisation des cours.* Depuis la diffusion du corps du rapport (A/60/63), l'unité d'élaboration de cours de la Commission chargée du courant du Benguela a achevé la révision de son cours sur la lutte contre la pollution marine et l'a dispensé du 23 mai au 3 juin 2005 à Cape Town (Afrique du Sud). Les 20 participants, qui bénéficiaient du concours financier de leurs organisations respectives, représentaient l'Angola, la Namibie et l'Afrique du Sud. De plus, un cours sur la réalisation d'une analyse diagnostique transfrontière/l'élaboration d'un programme d'action stratégique, comprenant un volet consacré à l'évaluation de l'environnement, a été dispensé pour le projet du bassin du fleuve Okavango, du 9 au 14 mai 2005 à Windhoek (Namibie). Le programme d'action stratégique est exigé pour la plupart des projets proposés en vue de leur financement au Centre de coordination pour les questions relatives aux eaux internationales du FEM. Ce cours a pour but de constituer un noyau de ressources humaines et d'aider à dispenser les compétences, la formation et les méthodes nécessaires à l'élaboration d'un programme d'action stratégique. Cette formation, qui n'est pas directive, s'appuie sur des études de cas réel établies à partir de propositions de projet pour mettre en lumière les bonnes pratiques⁵⁵.

108. *Activités de communication-sensibilisation.* L'unité d'élaboration de cours du Programme mondial d'action du PNUE et de l'Institut UNESCO-IHE pour l'éducation relative à l'eau a continué à dispenser son cours sur l'amélioration de la gestion des eaux usées dans les villes côtières, notamment en Argentine (en mai 2005). Un programme de formation de brève durée a aussi été mené à l'occasion de la Conférence sur les petits États insulaires en développement, à Maurice (en janvier 2005), en sus des cours proposés à l'occasion de la vingt-troisième session du Conseil d'administration du PNUE (en février 2005) et de la treizième session de la Commission du développement durable.

D. Stage de formation destiné à promouvoir le respect des dispositions de l'article 76 de la Convention

109. En application de la résolution 59/24 de l'Assemblée générale, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer a poursuivi son action de renforcement des capacités destinée à offrir au personnel technique et administratif des États côtiers en développement des stages de formation pour faciliter le tracé des limites extérieures du plateau continental au-delà des 200 milles marins et la préparation des dossiers à présenter à la Commission des limites du plateau continental,

conformément aux dispositions de l'article 76 de la Convention sur le droit de la mer.

110. À la suite du premier atelier régional de formation, qui a eu lieu à Fidji (voir A/60/63, par. 49), la Division en a organisé un autre à Sri Lanka, du 16 au 20 mai 2005, en collaboration avec le Gouvernement sri-lankais et le secrétariat du Commonwealth. Les 40 participants représentaient le personnel technique et administratif de 12 États en développement de la région de l'océan Indien (Afrique du Sud, Bangladesh, Inde, Kenya, Madagascar, Maurice, Mozambique, Myanmar, Pakistan, République-Unie de Tanzanie, Seychelles et Sri Lanka), et 21 d'entre eux avaient bénéficié d'une aide du fonds d'affectation spéciale. Cette formation a été dispensée par des membres ou d'anciens membres de la Commission.

111. Un troisième atelier de formation sera organisé du 5 au 9 décembre 2005 au Ghana, à l'intention des États africains qui pourraient éventuellement prétendre à une extension de leur plateau continental dans l'océan Atlantique, et un quatrième sera en mai 2006, en Argentine, pour la région de l'Amérique latine et des Caraïbes.

112. À l'occasion des ateliers organisés à Fidji et à Sri Lanka, la Division a aussi validé le manuel de formation qu'elle avait établi pour aider les États à préparer leurs dossiers à présenter à la Commission en application de l'article 76 de la Convention sur le droit de la mer (voir A/60/63, par. 33), ainsi que les autres matériels de formation. À la suite de cette validation, la Division met actuellement au point une version finale du manuel et des modules de formation.

X. Coopération et coordination internationales

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

113. La sixième réunion du processus consultatif a eu lieu du 6 au 10 juin 2005. Le Président de l'Assemblée générale a renommé M. Philip D. Burgess (Australie) coprésident pour une troisième année et nommé M. Cristián Maquieira (Chili), à la suite des consultations voulues avec les États Membres, en remplacement de M. Felipe Paolillo (Uruguay), qui n'était pas en mesure de continuer à exercer ses fonctions de coprésident. Conformément à la résolution 59/24 de l'Assemblée générale, le processus consultatif a centré ses délibérations sur les activités de pêche et leur contribution au développement durable et sur les débris marins, ainsi que sur les questions déjà examinées à ses réunions précédentes. Le rapport de la sixième réunion a été diffusé sous la cote A/60/99. En application de sa résolution 57/141, l'Assemblée générale va, à sa soixantième session, examiner à nouveau l'efficacité et l'utilité du processus consultatif.

B. Processus ordinaire

114. Au paragraphe 86 de sa résolution 59/24, l'Assemblée générale prie le Secrétaire général de convoquer un deuxième séminaire international pour examiner les questions posées par l'établissement du mécanisme de notification et d'évaluation systématiques à l'échelle mondiale de l'état du milieu marin, y compris les aspects socioéconomiques, ainsi que le champ d'application et le lancement de la

phase initiale, à savoir « l'évaluation des évaluations ». Ce deuxième séminaire international a eu lieu du 13 au 15 juin 2005 au Siège de l'ONU. Les participants ont décidé de recommander à l'Assemblée, pour qu'elle examine comment mettre en œuvre « l'évaluation des évaluations », les conclusions figurant à l'annexe du rapport du séminaire (A/60/91).

C. Réseau des océans et des zones côtières

115. La deuxième réunion du Réseau des océans et des zones côtières (ONU-Océans) a rassemblé, les 2 et 3 juin 2005 au Siège de l'Organisation, des représentants de l'OMI, du PNUD, du PNUE, du Département des affaires économiques et sociales et de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Secrétariat, de la COI, de la Banque mondiale et de l'Autorité internationale des fonds marins. Le Coordonnateur du Réseau a donné des renseignements sur son site Web récemment créé (<www.un.oceans.org>). Les participants ont eu un échange de vues sur la teneur, le but et les nouveaux perfectionnements de ce site Web, ainsi que d'autres outils de communication et information. Au sujet du programme de travail, il a été convenu que le Réseau continuerait à centrer son activité sur les thèmes retenus à la première réunion, dont quatre équipes spéciales créées pour une durée limitée ont été chargées, afin de pousser au maximum la coordination et la coopération interinstitutions. À ce propos, on a souligné que les équipes spéciales du Réseau étaient toujours constituées de représentants des différents secrétariats. Vu les aléas qui planent sur le financement du système d'information en ligne Atlas-ONU des océans (<www.oceansatlas.org>), le Réseau a décidé de rechercher des concours financiers auprès des États Membres et des organisations, tout en continuant à fonctionner comme son « groupe de direction ». Les participants ont entendu un exposé du secrétaire d'ONU-Eau, autre mécanisme interinstitutions de coordination, sur ses activités et ses pratiques qui pourraient être utiles à ONU-Océans. En particulier, ils ont évoqué ce qu'impliquerait en pratique la constitution, proposée par le PNUE, d'une équipe spéciale mixte ONU-Océans/ONU-Eau qui serait chargée du programme d'action mondial. Enfin, il a été décidé de tenir en principe une réunion spéciale du Réseau en marge de la Conférence internationale sur une politique océanique intégrée organisée du 10 au 14 octobre 2005 à Lisbonne.

XI. Conclusions

116. **Le présent rapport met en relief toutes les questions très diverses auxquelles s'attaquent les États et les organismes internationaux et les activités variées qu'ils mènent sous le signe des affaires maritimes et du droit de la mer. Il en ressort que pour traiter certains problèmes, il faudrait intervenir dans un certain nombre de domaines. Le processus consultatif officieux est parvenu au terme de son deuxième cycle de trois ans et doit être examiné et reconduit à la soixantième session de l'Assemblée générale. En 2006, le Programme d'action mondial célébrera son dixième anniversaire et examinera les mesures prises pour protéger le milieu marin contre les conséquences des activités terrestres. L'OMI a adopté un nombre impressionnant d'instruments qui traitent tous les aspects des activités de transport maritime international et elle s'attache à présent à en assurer la mise en œuvre dans de bonnes conditions. Pourtant, il**

subsiste encore quelques problèmes graves à résoudre comme les conditions d'emploi, les personnes en détresse en mer et les actes de piraterie et vols à main armée. Les travaux se poursuivent sur les questions de gestion des déchets et de recyclage des navires, et la coopération régionale, selon le cas, est en voie de consolidation ou passe par une phase de rénovation. La coopération internationale a promptement réagi à la catastrophe du tsunami et elle s'attache surtout à « reconstruire, mais mieux ». De fait, la clef de l'avenir se trouve dans l'expansion des activités de renforcement des capacités destinées à aider les pays en développement à mettre en place et renforcer leurs infrastructures et services océaniques, à assurer la conservation de leurs ressources marines et les exploiter de manière durable au profit des générations actuelles et futures.

Notes

- ¹ À la Réunion des États Parties, la délégation cubaine a indiqué que Cuba réalisait actuellement les travaux nécessaires pour soumettre une demande à la Commission avant 2009. Le Portugal a annoncé qu'il avait aussi l'intention de soumettre une demande en 2009. Ces déclarations viennent s'ajouter aux notifications déjà signalées dans le rapport principal (A/60/63, par. 28).
- ² À ce jour, des informations concernant 22 navires abandonnés en 2004 ont été reçues par le BIT pour incorporation dans la base de données sur les cas d'abandon de gens de mer (document de l'OMI, LEG 90/6/1).
- ³ Rapport de la cinquante-troisième session du CPMM, documents de l'OMI MEPC 53/54, par. 19.28 et rapport du Groupe de travail mixte CSM/CPMM sur le facteur humain, MEPC 53/WP.12.
- ⁴ Rapport de la quatre-vingt-dixième session du Comité juridique, document de l'OMI LEG/90/15, annexe 7.
- ⁵ *Documents officiels d'Assemblée générale, cinquante-neuvième session, Supplément n° 10* (A/59/10), chap. IV, sect. C.2, art. 19, commentaire, par. 8).
- ⁶ Document PTMC/2005/1 disponible sur le site Web de l'OIT à l'adresse <www.ilo.org>.
- ⁷ Rapport de la cinquante et unième session du Sous-Comité, document de l'OMI NAV 51/19, par. 6.24.
- ⁸ Ibid., sect. 6.
- ⁹ Pour une description détaillée de toutes les mesures approuvées d'organisation du trafic et d'établissement de comptes rendus, voir NAV 51/19.
- ¹⁰ Ibid., par. 3.52 à 3.56.
- ¹¹ Rapport de la quatre-vingt-quatorzième session du Conseil de l'OMI, document de l'OMI C 94/D, par. 5.2 à 5.8.
- ¹² Rapport de la quatre-vingtième session du CSM, document de l'OMI MSC 80/24/Add.1, annexe 9.
- ¹³ Le rapport de la réunion n'était pas disponible au moment de l'établissement du présent rapport. Au paragraphe 41 de sa résolution 59/24, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui soumettre un rapport à sa soixante et unième session.
- ¹⁴ Rapport de la quatre-vingt-dixième session du Comité juridique, document de l'OMI LEG 90/15, sect. H.

- ¹⁵ HCR, communiqués de presse des 10 mars et 8 juin 2005, <www.unhcr.ch>.
- ¹⁶ Rapport de la quatre-vingt-dixième session du Comité juridique, document de l'OMI LEG/90/15, sect. D. Pour le texte des projets de protocoles, voir les annexes 4 et 5.
- ¹⁷ Allocution d'ouverture du Secrétaire général de l'OMI à la quatre-vingtième session du Comité de la sécurité maritime. Document de l'OMI MSC 80/24.
- ¹⁸ Réponses à un questionnaire adressé en janvier 2005 par la Fédération internationale des ouvriers du transport à ses inspecteurs et aux syndicats de gens de mer.
- ¹⁹ Directives sur la formation des agents de sûreté de la compagnie et la délivrance des certificats (MSC/Circ.1154); Recommandations concernant l'ordre de priorité des messages et la mise à l'essai des systèmes d'alerte de sûreté du navire (MSC/Circ.1155); Recommandations concernant l'accès des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et des pilotes à bord des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS (MSC/Circ.1156).
- ²⁰ Résolutions [MSC.194(80), MSC.195(80) et MSC.196(80)] du Comité de la sécurité maritime, document de l'OMI MSC 80/24.
- ²¹ Pour le texte des amendements, voir MSC 80/24/Add.1, annexe 8.
- ²² MSC 80/24, par. 5.62, et rapport de la cinquante-troisième session du Comité de la protection du milieu marin, MEPC 53/24, par.11.31 à 11.41.
- ²³ Rapport du Groupe de travail sur la sécurité maritime, MSC 80/WP.7/Add.1, et MSC 80/24.
- ²⁴ Atelier international de l'OMI sur l'application des instruments par l'État du pavillon, tenu en mars 2005, et remarques du Secrétaire général de l'OMI au Séminaire sur les mesures de sécurité maritime à l'intention des navires visées par la Convention SOLAS, organisé à l'OMI en mai 2005 par l'Institut japonais du transport international. *IMO News* n° 2, 2005, p. 23 à 25.
- ²⁵ Le texte du Cadre de l'OMD peut être consulté sur le site Web de cette organisation à l'adresse suivante : <www.wcoomd.org/ie>.
- ²⁶ Rapport de la trente-deuxième session du Comité de facilitation de l'OMI, document de l'OMI FAL 32/22, sect. 9 et annexe 3. Pour les activités récentes de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime visant à combattre et réprimer le commerce illicite par mer, voir E/2005/28-E/CN.7/2005/11, par. 66.
- ²⁷ En 2004, 330 actes ou tentatives ont été signalées à l'OMI, soit une baisse de 27 % par rapport au chiffre de 2003. Cela dit, le nombre des membres d'équipage et passagers qui auraient été tués est passé de 13 à 30, et celui des blessés, de 45 à 87, sans compter les 140 membres d'équipage ou passagers au moins qui ont été pris en otages ou portés disparus. Neuf navires ont été détournés et trois perdus. Durant les six premiers mois de 2005, 110 actes de piraterie ou vols à main armée visant des navires ont été signalés à l'OMI (MSC.4/Circ.67, 68, 70 et 71) et 127 incidents au Bureau maritime international, contre 182 durant la même période de 2004 (Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale, *Actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre de navires*, rapport pour la période du 1^{er} janvier au 30 juin 2005).
- ²⁸ Communiqué de presse du PAM, 4 juillet 2005.
- ²⁹ Rapport de la quatre-vingtième session du Comité de la sécurité maritime, document de l'OMI MSC 80/24, sect. 17.
- ³⁰ Pour de plus amples informations, voir <<http://www.gpa.unep.org/about/index.html>>.
- ³¹ Rapport du Sommet mondial sur le développement durable, Johannesburg, Afrique du Sud, 26 août-4 septembre 2002 (publication des Nations Unies, numéro de vente F.03.II.A.1 et rectificatif), chap. 1, résolution 2, annexe.
- ³² (E/2005/29-E/CN.17/2005/12).

- ³³ Rapport du Comité de la protection du milieu marin sur les travaux de sa trente-troisième session (document de l'OMI MEPC (53)/24).
- ³⁴ « Industry initiatives for enhancing the provision and use of port reception facilities », plan d'action présenté par le Conseil maritime international et baltique, l'Association internationale des ports, la Chambre internationale de la marine marchande, l'Association internationale des transporteurs de marchandises solides, l'Association internationale des armateurs de pétroliers et le Forum maritime international des compagnies pétrolières, dans MEPC/53/9/1.
- ³⁵ MEPC/53/24, par. 9.2 à 9.9.
- ³⁶ Ibid., par. 8.18 à 8.40 et MEPC 53/WP.15.
- ³⁷ Ibid., par. 8.5 à 8.7.
- ³⁸ Selon le paragraphe 1.1 de la résolution 136 (53), la zone particulièrement vulnérable de la mer Baltique se compose de la mer Baltique proprement dite, du golfe de Botnie, du golfe de Finlande et de l'accès à la mer Baltique délimité par le parallèle de Skagen, dans le Skagerrak (57°44',8 N), conformément à la définition figurant dans la règle 10 1) b) de l'annexe I de MARPOL, à l'exception des zones maritimes qui relèvent de la souveraineté de la Fédération de Russie ou dans lesquelles la Fédération de Russie a des droits souverains et a juridiction, ainsi qu'il est prévu à l'article 56 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La résolution indique que la désignation de la zone de la mer Baltique ne porte atteinte à l'exercice par la Fédération de Russie ni de sa souveraineté et de ses droits souverains ni de sa juridiction au regard du droit international.
- ³⁹ Note to the Press, *Basel Convention on Hazardous Wastes and UNEP Regional Seas Programme to fight coastal pollution together*, 1^{er} mars 2005, disponible en anglais à l'adresse suivante: <<http://www.basel.int>>.
- ⁴⁰ On estime qu'environ 2 000 navires se trouvent en permanence en mer Baltique; ils interviennent pour 15 % du transport mondial de marchandises. Communiqué de presse, *HELCOM launches a common Baltic maritime traffic monitoring system*, 1^{er} juillet 2005, disponible sur le Web à l'adresse <<http://helcom.fi>>.
- ⁴¹ Pour de plus amples détails sur la réunion et des renseignements sur les activités d'autres organisations, voir document A/60/63/Add.1. Le rapport de la réunion de la Convention sur la biodiversité figure dans le document UNEP/CBD/WG-PA/1/6.
- ⁴² On trouvera le rapport du Groupe d'experts et de plus amples renseignements sur les réunions tenues dans le cadre de la Convention sur la biodiversité sur le Web à l'adresse <www.biodiv.org>.
- ⁴³ Communiqué de presse : *Wildlife treaty comes of age.CITES celebrates 30 years of achievement*, disponible sur le Web à l'adresse <http://www.cites.org/eng/news/press_release.shtml>.
- ⁴⁴ On trouvera le projet de rapport résumé de la vingt et unième réunion du Comité pour les animaux (20-25 mai 2005) sur le Web à l'adresse <<http://www.cites.org/eng/com/AC/21/E-AC21-SummaryRecord.pdf>>.
- ⁴⁵ On trouvera les résumés de la cinquante-troisième réunion du Comité permanent de la CITES sur le site <www.cites.org>.
- ⁴⁶ Rapport de la FAO sur les pêches n° 741, Rapport de la consultation d'experts sur les questions de mise en œuvre liée à l'établissement de la liste d'espèces aquatiques faisant l'objet d'une exploitation commerciale répertoriée dans les Appendices de la CITES et Rapport de la FAO sur les pêches n° 746, Rapport de la consultation d'experts sur les questions juridiques liées à la CITES et aux espèces aquatiques faisant l'objet d'une exploitation commerciale.
- ⁴⁷ D'après les estimations les plus récentes, il a fait 240 000 morts et 158 000 blessés graves. (voir A/60/86-E/2005/70).

-
- ⁴⁸ Pour plus de détails, voir OMT, document TF2/MKT; A/60/63, par. 304; E/2005/48; *Financial Times* des 25 et 26 juin 2005; « L'ONU renforce le système thaïlandais d'alerte aux tsunamis », Agence France Presse, 29 juillet 2005.
- ⁴⁹ « Sri Lanka : l'institution spécialisée des Nations Unies pour l'agriculture répare plus de 3 400 embarcations endommagées par le tsunami », Centre de nouvelles de l'ONU, 16 juin 2005.
- ⁵⁰ Voir *IMO News*, n° 2, 2005, à l'adresse <www.imo.org>, A/60/63, par. 287 et 306, et documents de l'OMI C 94/21 et Add.1 et MSC 80/INF.9.
- ⁵¹ Y compris l'atelier régional sur les enseignements tirés et les meilleures pratiques, tenu les 13 et 14 juin 2005 à Medan (Indonésie), où l'on a souligné la nécessité de systèmes d'alerte rapide très complets et de l'association des populations touchées aux évaluations des besoins, à la planification et à la mise en œuvre des programmes d'aide d'urgence; voir aussi A/60/63, par. 294.
- ⁵² « Le système d'alerte rapide aux tsunamis dans l'océan Indien, mis en place avec l'appui des Nations Unies, commence à prendre forme », Centre de nouvelles de l'ONU, 5 août 2005.
- ⁵³ <www.noaa.gov/stories2005/s2369.htm>.
- ⁵⁴ Pour des indications d'ordre général sur le programme, voir A/57/57, par. 636 et 637, et A/59/62, par. 127 et 128.
- ⁵⁵ Ces études de cas sont les programmes d'action stratégique pour le bassin du Dniepr, la mer Caspienne, la mer de Chine méridionale, le lac Tanganyika, le courant du Benguela et le rio Bermejo.
-