



Assemblée générale

Distr.  
GENERALE

A/44/461  
18 septembre 1989  
FRANCAIS  
ORIGINAL : ANGLAIS

Quarante-quatrième session  
Point 30 de l'ordre du jour provisoire\*

DROIT DE LA MER

Protection et préservation du milieu marin

Rapport du Secrétaire général

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragrap</u> hes	<u>Pages</u>
I. INTRODUCTION .....	1 - 3	4
II. IMPORTANCE DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER POUR LA PROTECTION ET LA PRESERVATION DU MILIEU MARIN .....	4 - 20	4
A. Cadre juridique mondial pour le milieu marin .....	4 - 8	4
B. Mécanisme permettant de concilier les utilisations des océans et les intérêts en jeu .....	9	6
C. Système apte à favoriser un développement durable	10 - 13	6
D. Instrument propre à faciliter le développement et le transfert des sciences et techniques marines ..	14	7
E. Modèle pour l'évolution du droit international de l'environnement .....	15 - 20	7

\* A/44/150.

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphes</u>	<u>Pages</u>
III. LA PROTECTION ET LA PRESERVATION DU MILIEU MARIN DANS LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER .....	21 - 74	8
A. Historique .....	21 - 25	8
B. Définition de l'expression "pollution du milieu marin" .....	26	9
C. Obligations des Etats .....	27 - 57	10
1. Pollution d'origine tellurique .....	39	12
2. Activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale .....	40 - 41	13
3. Activités menées dans la Zone .....	42 - 44	13
4. Immersion .....	45	14
5. Pollution par les navires .....	46 - 54	14
6. Zones recouvertes par les glaces .....	55	16
7. Pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique .....	56	17
8. Recherche scientifique marine .....	57	17
D. Garanties .....	58 - 62	17
E. Responsabilité .....	63 - 64	18
F. Immunité souveraine .....	65 - 66	19
G. Conservation des ressources biologiques .....	67 - 71	19
H. Règlement des différends .....	72 - 73	20
I. Relation avec d'autres conventions .....	74	20
IV. INSTRUMENTS INTERNATIONAUX ET REGIONAUX CONNEXES .....	75 - 97	21
V. ETAT DES OCEANS .....	98 - 114	26

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphes</u>	<u>Pages</u>
VI. DOMAINES D'ACTION FUTURE .....	115 - 130	30
A. Etablissement de règles relatives à la pollution d'origine tellurique .....	118 - 119	30
B. Etablissement de règles relatives à la pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique ....	120 - 123	31
C. Coopération internationale en ce qui concerne les catastrophes provoquées par le déversement d'hydrocarbures .....	124 - 125	31
D. Elargissement de la coopération régionale .....	126	32
E. Etablissement de règles relatives à la pollution par immersion .....	127 - 128	32
F. Etablissement de règles concernant les activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale .....	129	33
G. Responsabilité en cas de dommage causé par la pollution .....	130 - 132	33
H. Application des lois relatives à la pollution ....	133 - 134	34
I. Adhésion plus large aux instruments existants ....	135 - 136	34
<u>Annexe.</u> TRAITES MULTILATERAUX RELATIFS A LA PROTECTION ET LA PRESERVATION DU MILIEU MARIN .....		39

## I. INTRODUCTION

1. Le présent rapport est soumis à l'Assemblée générale en application de sa résolution 43/18 du 1er novembre 1988, dans laquelle, se déclarant profondément préoccupée par l'état actuel du milieu marin, elle a prié le Secrétaire général d'établir, pour sa quarante-quatrième session, un rapport spécial sur les développements récents concernant la protection et la préservation du milieu marin, compte tenu des dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer 1/.

2. Le rapport comprend cinq chapitres. Le chapitre II donne une vue d'ensemble de la Convention en tant qu'elle fixe un cadre mondial pour le nouveau droit de l'environnement, en tant qu'elle constitue un mécanisme permettant de concilier les utilisations des océans et les intérêts en jeu, un système apte à favoriser un développement écologiquement rationnel et durable, un instrument propre à faciliter le développement et le transfert des sciences et des techniques marines, tout en protégeant et préservant le milieu marin et en tant qu'elle offre un modèle pour l'évolution au droit international de l'environnement. Le chapitre III analyse brièvement les dispositions de la Convention qui traitent de la protection et de la préservation du milieu marin. Le chapitre IV passe en revue les traités multilatéraux qui portent sur des sujets voisins afin de déterminer dans quelle mesure les dispositions de la Convention ont déjà été concrétisées ou développées dans les divers instruments adoptés aux niveaux mondial et régional. Le chapitre V fait le point sur l'état actuel du milieu marin. Enfin, à partir des analyses présentées dans les chapitres IV et V, on a essayé dans le chapitre VI de définir les grands axes d'une action future.

3. Une liste des principaux traités multilatéraux qui intéressent la protection et la préservation du milieu marin figure en annexe au présent rapport, avec des annotations sur l'état de ces instruments.

## II. IMPORTANCE DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER POUR LA PROTECTION ET LA PRESERVATION DU MILIEU MARIN

### A. Cadre juridique mondial pour le milieu marin

4. Parmi ses principaux objectifs, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ("la Convention") se propose d'établir un ordre juridique qui facilite les communications internationales et qui favorise les utilisations pacifiques des mers et des océans, l'utilisation équitable et efficace de leurs ressources, la conservation de leurs ressources biologiques, ainsi que la protection et la préservation du milieu marin. Une partie du texte - la partie XII qui comprend 46 articles - est entièrement consacrée à la protection et la préservation du milieu marin. Par ailleurs, plusieurs autres articles contiennent des dispositions se rapportant à cette question. La grande place que la Convention accorde à la protection et à la préservation du milieu marin atteste l'importance primordiale, de plus en plus largement reconnue, du rôle que joue l'océan dans la mesure où il préserve l'équilibre écologique global et assure la régulation climatique dans le monde (notamment en atténuant l'"effet de serre").

5. Pour apprécier correctement les dispositions qui figurent dans la partie XII ou dans d'autres articles de la Convention, il convient de souligner qu'elles ne se bornent pas à réaffirmer le droit conventionnel existant ou la pratique mais qu'elles ont un caractère constitutionnel : il s'agit du premier exposé complet du droit international en la matière. Ces dispositions montrent qu'on s'achemine, pour assurer la protection et la préservation du milieu marin, vers une réglementation fondée sur une approche globale et intégrée : l'océan est considéré désormais comme une ressource épuisable et limitée et son utilisation comme une question qui relève de la gestion des ressources.

6. Les dispositions de la Convention relatives à la protection et la préservation du milieu marin mettent également en évidence un changement dans les modalités de la réglementation. La partie XII est la première parade législative qui ait été tentée pour résoudre le problème de la pollution marine. C'est aussi la première codification complète des principes relatifs à la pollution marine, tels qu'ils ont été énoncés lors de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement en 1972 (Conférence de Stockholm) 2/. Bien que la Convention impose de nombreuses obligations aux Etats et aux organisations internationales compétentes (y compris celles qui pourraient devenir parties à la Convention), l'accord sur ces dispositions a été obtenu assez rapidement au cours des négociations. Cela montre bien l'inquiétude unanime que la communauté internationale éprouve quant au problème de la pollution marine et sa volonté de se mobiliser pour trouver des solutions.

7. La partie XII et les dispositions connexes de la Convention sont importantes pour le développement général du droit international parce que c'est la première fois qu'on s'efforce de mettre sur pied une base de droit international aussi détaillée, en réaction contre la dégradation du milieu marin et les menaces auxquelles il est exposé. Qui plus est - et cela tient à la nature du problème traité - la partie XII a été rédigée délibérément comme un accord-cadre pour permettre une action complémentaire aux niveaux mondial, régional et national. Outre sa fonction "normative" traditionnelle, elle autorise expressément les initiatives régionales et même les prescrit. Ainsi, dans la section 2 de cette partie, intitulée "Coopération mondiale et régionale", on dit que les Etats sont tenus de coopérer au plan mondial et, le cas échéant, au plan régional, "compte tenu des particularités régionales" (voir art. 197 de la Convention).

8. Il importe toutefois de rappeler que les dispositions relatives à la pollution marine ne se trouvent pas toutes dans la partie XII de la Convention, ce qui montre les rapports étroits existant entre les différentes parties du texte. C'est aussi dû au fait que la pollution marine est un phénomène bien réel, difficile à circonscrire par une réglementation et qui est lié, comme cause ou conséquence, à presque tous les autres aspects de l'utilisation des océans qui sont traités dans la Convention, par exemple la liberté de navigation, la conservation, la gestion et l'exploitation des ressources, le droit de passage pour les navires et de survol pour les aéronefs, la recherche scientifique marine et la surveillance continue des risques de pollution du milieu marin et des effets de cette pollution.

B. Mécanisme permettant de concilier les utilisations des océans et les intérêts en jeu

9. La nécessité de concilier des intérêts divergents est évoquée dans le préambule de la Convention où il est dit que "les problèmes des espaces marins sont étroitement liés entre eux et doivent être envisagés dans leur ensemble". La Convention elle-même essaie de concilier les besoins de la communauté internationale et les impératifs liés à la souveraineté et à la juridiction nationales des Etats. On peut donc affirmer que, considérée dans son ensemble, la Convention établit un juste équilibre entre la protection du milieu marin et l'utilisation de l'océan et de ses ressources. En particulier, elle cherche à concilier la nécessité de protéger le milieu marin et celle de préserver la liberté de navigation. Il convient donc de ne pas dissocier la question de la protection et de la préservation du milieu marin des autres aspects du droit de la mer si l'on ne veut pas compromettre cet équilibre.

C. Système apte à favoriser un développement durable

10. Comme on l'a vu plus haut, l'un des principaux objectifs de la Convention consiste à établir un ordre juridique qui favorise l'utilisation équitable et efficace des ressources des océans et, en particulier, la conservation de leurs ressources biologiques. En prévoyant simultanément une exploitation rationnelle et une conservation adéquate des ressources biologiques et non biologiques de la mer, la Convention ne vise pas simplement à protéger les écosystèmes marins contre les activités préjudiciables et les nuisances; elle cherche également à établir un système d'exploitation qui puisse favoriser un développement durable - c'est-à-dire un développement qui puisse répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs 3/.

11. La Convention accorde la plus haute importance à la conservation et à la gestion rationnelle des ressources biologiques non seulement dans les zones maritimes placées sous la juridiction nationale des Etats mais encore dans les zones maritimes situées au-delà. Ainsi, dans la zone économique exclusive et en haute mer, les Etats sont tenus de prendre des mesures de conservation en vue de maintenir ou de rétablir les stocks des espèces exploitées à des niveaux qui assurent le rendement constant maximum, eu égard aux facteurs écologiques et économiques pertinents.

12. En ce qui concerne les ressources des grands fonds marins situés au-delà des limites de la juridiction nationale, leur mise en valeur doit être assurée "de manière à favoriser le développement harmonieux de l'économie mondiale et l'expansion équilibrée du commerce international, et à promouvoir la coopération internationale aux fins du développement général de tous les pays, et spécialement les Etats en développement" (art. 150). La Convention stipule également que cette mise en valeur doit permettre une gestion méthodique et rationnelle des ressources, en évitant tout gaspillage, conformément à de sains principes de conservation.

13. La Convention prévoit en outre une réglementation des activités minières sur les grands fonds océaniques pour protéger efficacement le milieu marin de leurs effets nocifs, par exemple des perturbations affectant l'équilibre écologique et des dommages à la flore et à la faune.

D. Instrument propre à faciliter le développement et le transfert des sciences et techniques marines

14. Or voit apparaître un consensus de plus en plus large quant à la nécessité d'aider les pays en développement à acquérir les capacités scientifiques et techniques qui leur permettraient de résoudre leurs problèmes écologiques. La Convention souligne la nécessité de mobiliser et de fournir une assistance technique en matière maritime aux Etats en développement. Elle engage les Etats à favoriser, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, le développement des capacités nationales dans le domaine des sciences et techniques marines, spécialement celles des Etats en développement, entre autres choses pour protéger et préserver le milieu marin (voir art. 202). Les Etats doivent également fournir une assistance appropriée, spécialement aux pays en développement, pour aider ceux-ci à réduire à un minimum les effets des accidents majeurs qui entraînent une pollution, et pour l'établissement d'évaluations écologiques. Par conséquent, la Convention reconnaît pleinement le rôle important que le transfert des techniques joue dans la lutte contre la pollution, en particulier la pollution du milieu marin, et elle souligne le rapport étroit qui existe entre la protection du milieu marin et le développement économique.

E. Modèle pour l'évolution du droit international de l'environnement

15. La Convention énonce plusieurs principes et concepts nouveaux récemment forgés visant à mieux résoudre les problèmes de plus en plus vastes qui affectent l'environnement mondial. En ce sens, on peut dire que les dispositions qu'elle contient en la matière constituent l'ensemble le plus avancé de règles de droit international existant dans le domaine de la protection de l'environnement. Il est donc probable que la Convention servira de modèle ou de fondement à partir duquel sera construit le droit international concernant divers aspects de l'environnement. Il apparaît que d'ores et déjà les dispositions de la Convention fournissent une référence pour les règles fondamentales relatives à l'obligation incombant aux Etats de protéger et de préserver l'environnement sur leur propre territoire et au-delà.

16. C'est ainsi que la Convention a posé le principe que les Etats ont le devoir non seulement de protéger le milieu marin mais encore de prévenir l'extension de la pollution au-delà de leurs propres frontières. Ce principe de la prévention des effets transfrontière de la pollution revêt également une grande importance pour le développement du droit touchant les régions terrestres, notamment en ce qui concerne la pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique.

17. On pourrait citer comme autre exemple les principes relatifs à la surveillance continue et à l'évaluation écologique, qui font l'objet de la section 4 de la partie XII. Ils trouvent aujourd'hui une application croissante dans des contextes autres que le milieu marin pour réglementer les mouvements locaux et ou transfrontière de substances polluantes et les dommages qu'elles occasionnent. On reconnaît également le grand rôle qu'ils peuvent jouer en vue d'assurer un développement écologique durable.

18. La nouvelle approche proposée pour la protection des espèces associées et dépendantes dans la zone économique exclusive et en haute mer est une autre innovation qui pourrait avoir des conséquences importantes pour l'environnement. A cette fin, la Convention a introduit la notion d'écosystème et celle de protection de l'habitat, en particulier pour les espèces en régression, menacées ou en voie d'extinction. Ces principes novateurs pourraient inspirer d'autres concepts tendant à une protection efficace de l'environnement, par exemple la protection de la diversité des ressources biologiques marines.

19. Autre principe qui gagne en importance et pourrait avoir un champ d'application plus vaste : la clause relative aux zones maritimes protégées (art. 211, par. 6). Ce principe, déjà adopté dans plusieurs zones maritimes, fait actuellement l'objet d'une mise au point par plusieurs organismes, dont l'Organisation maritime internationale, le Programme des Nations Unies pour l'environnement et la Commission océanographique intergouvernementale. Les zones en question pourraient être utilisées aux fins de la protection des espèces et de leur habitat et pour des projets de surveillance et de recherche scientifique.

20. Il y a lieu de mentionner les dispositions originales prévues pour le règlement des différends, y compris les procédures de conciliation obligatoire, qui peuvent s'avérer très utiles dans d'autres domaines touchant la protection de l'environnement.

### III. LA PROTECTION ET LA PRESERVATION DU MILIEU MARIN DANS LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

#### A. Historique

21. Plusieurs instruments multilatéraux relatifs à divers aspects de la pollution du milieu marin ont été adoptés avant que le Comité des utilisations pacifiques du fond des mers et des océans au-delà des limites de la juridiction nationale (Comité des fonds marins) ne commence en 1971 les travaux préparatoires de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Ces instruments comprenaient la Convention sur la haute mer 4/ (art. 5, 24 et 25) et la Convention sur le plateau continental 5/ (art. 5, par. 7), qui avaient été adoptées en 1958 par la première Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, ainsi que des conventions mondiales et régionales réglementant notamment la pollution par les navires, l'immersion en mer, l'intervention en cas d'accident de mer et la responsabilité civile en cas de pollution par les navires.

22. Ces instruments ont fourni un important point de départ aux travaux du Comité des fonds marins. Chacun d'entre eux ne couvrait néanmoins que certains types déterminés de polluants ou certaines sources déterminées de pollution. Aucune tentative n'avait été faite avant la Conférence de Stockholm pour traiter dans son ensemble le problème de la protection du milieu marin.

23. La Déclaration sur l'environnement 6/, adoptée à la Conférence de Stockholm, comprend 26 principes, dont trois - les principes 7, 21 et 22 - concernent particulièrement le milieu marin. La Conférence a adopté en outre 109 recommandations pratiques au niveau international intéressant la protection de



l'environnement, dont neuf recommandations relatives à la pollution du milieu marin. Il a été recommandé que les gouvernements souscrivent collectivement aux objectifs et aux 23 principes relatifs à la pollution du milieu marin rédigés par le Groupe de travail intergouvernemental sur la pollution du milieu marin "en tant que principes directeurs pour la Conférence sur le droit de la mer" (recommandation 92). Il a été recommandé en outre que les gouvernements prennent note de trois autres projets de principes que le Groupe de travail intergouvernemental avait discutés à sa deuxième session et en saisissent la Conférence.

24. Les principes 7, 21 et 22 de la Déclaration de Stockholm portent entre autres sur le devoir des Etats d'empêcher la pollution des mers, de faire en sorte que leurs activités ne causent pas de dommage au milieu marin au-delà des limites de leur juridiction et de coopérer pour développer encore le droit international en ce qui concerne la responsabilité et l'indemnisation des victimes de la pollution. Les 23 principes relatifs à la pollution des mers (voir le document A/CONF.48/14/Rev.1) confirment le devoir qui incombe à tous les Etats de protéger et de préserver le milieu marin et énoncent des directives générales qui leur imposent de prendre diverses mesures pour évaluer et maîtriser la pollution des mers.

25. Les documents de Stockholm ont été portés à l'attention du Comité des fonds marins lors de sa session d'été de 1972. Ils ont eu un effet direct et immédiat sur les travaux du Comité et, en particulier, de son Sous-Comité III, qui était chargé d'établir des projets d'articles sur la protection et la préservation du milieu marin pour la Conférence sur le droit de la mer. S'inspirant dans ses travaux des documents de Stockholm, le Comité s'est engagé dans un long processus, que la Conférence a ensuite poursuivi, tendant à établir à l'échelle mondiale, pour la protection du milieu marin, un projet de cadre général qui devait être incorporé dans la Convention de 1982.

#### B. Définition de l'expression "pollution du milieu marin"

26. La "pollution du milieu marin" est définie au paragraphe 1.4 de l'article premier de la Convention comme

"l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément".

Au paragraphe 1.5 de l'article premier est définie une activité polluante d'un genre particulier, l'"immersion", qui recouvre seulement "tout déversement délibéré de déchets ou autres matières" et "tout sabordage en mer de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages". Ce terme ne vise pas a) le déversement de déchets ou autres matières produits directement ou indirectement lors de l'exploitation normale de navires, ou b) le dépôt de matières à des fins autres que leur simple élimination.

C. Obligations des Etats

27. L'obligation fondamentale des Etats en ce qui concerne le milieu marin est énoncée à l'article 192, le premier des 46 articles qui constituent la partie XII de la Convention : "Les Etats ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin".

28. L'article 193 établit une relation entre cette obligation d'ordre général des Etats et leur droit d'exploiter leurs ressources naturelles : "Les Etats ont le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin". Cet article concrétise le lien qui existe entre les intérêts économiques des Etats et leur obligation de respecter l'intérêt que porte la communauté mondiale à la protection et à la préservation du milieu marin.

29. Non seulement les articles 192 et 193 constituent des obligations conventionnelles qui lient les Etats parties à la Convention, mais ils sont en outre généralement considérés comme des règles coutumières de droit international en ce qui concerne l'étendue de la responsabilité écologique des Etats à l'égard des océans. Le caractère impératif de ces deux dispositions traduit l'importance que la communauté internationale attache à la question : un Etat qui manquerait à son obligation de protéger et de préserver le milieu marin violerait le droit international.

30. Les articles 194 et 196, qui précisent la portée de la question soumise à réglementation - la pollution du milieu marin - concrétisent l'obligation d'ordre général de protéger et de préserver le milieu marin, énoncée à l'article 192. Le régime défini à la partie XII vise expressément toutes les sources de pollution du milieu marin et les Etats sont invités à prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, quelle qu'en soit la source (art. 194, par. 1). Tous les Etats sont responsables au même degré, mais l'article 194 n'en reconnaît pas moins les différences d'ordre économique et infrastructurel qui séparent les Etats. Il est demandé aux Etats de prendre toutes les mesures nécessaires en mettant en oeuvre à cette fin "les moyens les mieux adaptés dont ils disposent, en fonction de leurs capacités" (*ibid.*). Ces mesures sont énoncées aux articles 194 et 196. La liste n'en est pas exhaustive et elles ont pour but de limiter autant que possible la pollution, non de l'éliminer. Les principales sources de pollution du milieu marin énumérées à l'article 194 sont les suivantes :

a) L'évacuation de substances toxiques, nuisibles ou nocives, à partir de sources telluriques, depuis ou à travers l'atmosphère ou par immersion;

b) La pollution par les navires;

c) La pollution provenant des installations ou engins utilisés pour l'exploration ou l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol;

d) La pollution provenant des autres installations ou engins qui fonctionnent dans le milieu marin.

L'article 194 prévoit également l'adoption de mesures efficaces en ce qui concerne la protection des "écosystèmes rares ou délicats" et "l'habitat des espèces et autres organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction" (art. 194, par. 5).

31. La Convention impose aux Etats le devoir de prendre des mesures pour lutter contre la pollution résultant de l'utilisation de techniques et, ce qui importe davantage pour ce qui est de la définition de la pollution, range également au nombre des activités polluantes l'introduction intentionnelle ou accidentelle dans le milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant y provoquer des changements considérables et nuisibles (art. 196).

32. En remplissant leurs obligations, les Etats doivent s'abstenir de toute ingérence injustifiable dans les activités menées par d'autres Etats qui exercent leurs droits ou s'acquittent de leurs obligations conformément à la Convention (art. 194, par. 4). L'obligation de s'abstenir de "toute ingérence injustifiable" incorpore dans le régime défini à la partie XII les dispositions énoncées en ordre dispersé dans la Convention de 1982 en ce qui concerne la juridiction des Etats et les activités qu'ils mènent dans des zones océaniques déterminées. Par exemple, l'application des règlements imposés par les Etats côtiers en matière de pollution dans leurs eaux territoriales ne doit pas entraver l'exercice du droit de passage inoffensif (art. 211, par.4). Des dispositions qui figurent en dehors de la partie XII limitent les possibilités d'action de l'Etat en ce qui concerne la pollution par les navires, mais en même temps renforcent les obligations et devoirs stipulés dans cette partie de la Convention.

33. L'article 195 dispose que les Etats ne doivent pas tenter de résoudre le problème de la pollution des mers en déplaçant, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone dans une autre ou en remplaçant un type de pollution par un autre.

34. Dans le régime défini à la partie XII, l'article 197 ne le cède en importance qu'à l'article 192 sur le plan des obligations fondamentales. Il est ainsi libellé :

"Les Etats coopèrent au plan mondial et, le cas échéant, au plan régional, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, à la formulation et à l'élaboration de règles et de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées de caractère international compatibles avec la Convention, pour protéger et préserver le milieu marin, compte tenu des particularités régionales."

L'obligation de coopérer recouvre le devoir d'informer les Etats d'un danger effectif ou imminent pour le milieu marin, d'élaborer des plans d'urgence pour faire face à ces dangers, d'entreprendre des études et des programmes de recherche et d'échanger des renseignements et des données en vue d'établir des critères scientifiques pour la formulation de règles et de normes, ainsi que de procédures et de pratiques visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution (art. 198 à 201).

35. Peuvent également entrer dans le devoir de coopération l'obligation de fournir une assistance aux Etats en développement dans les domaines de la science et de la technique (art. 202 et 203), l'obligation de surveiller et d'évaluer les risques écologiques d'activités menées sous contrôle étatique et susceptibles d'entraîner une pollution importante ou des modifications considérables et nuisibles du milieu marin, et celle de publier des rapports à ce sujet (art. 204 à 206). Aux fins de combattre la pollution, les organisations internationales sont tout particulièrement invitées à accorder un traitement préférentiel aux Etats en développement en ce qui concerne l'allocation de fonds et de moyens d'assistance technique et l'utilisation de leurs services spécialisés.

36. La Convention impose aux Etats une troisième obligation fondamentale, qui est d'adopter ou de s'efforcer d'adopter aux plans mondial et régional des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution due à diverses causes. Les Etats sont invités à agir à ces fins en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou de conférences diplomatiques. Ils doivent en outre réexaminer de temps à autre ces règles et ces normes, ainsi que les pratiques et procédures recommandées (art. 207 à 212).

37. Les règles et les normes internationales jouent un rôle essentiel dans le régime prévu dans la Convention pour maîtriser la pollution. L'objectif est de faire en sorte que les Etats appliquent les règles et les normes adoptées aux échelons mondial ou régional, ce qui assure des législations plus uniformes et en même temps préserve d'importants modes d'utilisation de l'océan, comme la navigation. La quatrième obligation fondamentale des Etats est donc d'appliquer les règles et les normes internationales. L'un des principaux objectifs de la section 5 de la Partie XII est de définir la relation qui existe entre les règles et les normes internationales et les normes législatives de chaque Etat en ce qui concerne les diverses sources de pollution.

38. Il est expressément traité des six sources de pollution du milieu marin ci-après : a) pollution d'origine tellurique; b) pollution résultant des activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale; c) pollution résultant d'activités menées dans la Zone; d) pollution par immersion; e) pollution par les navires; et f) pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique. Il importe d'étudier brièvement chacune des sources de pollution mentionnées dans la section 5. Comme les dispositions de la section 6, "Mise en application", se réfèrent directement à celles de la section 5 et en font, peut-on dire, partie intégrante, elles seront également étudiées.

#### 1. Pollution d'origine tellurique

39. Si les Etats sont liés par les obligations d'ordre général décrites ci-dessus, l'article 207 leur confère une certaine latitude en ce qui concerne l'application des règles et des normes internationales. En adoptant des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine tellurique, ils doivent tenir compte des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, internationalement convenues, cela par égard à la souveraineté qu'un Etat exerce sur le territoire d'où cette pollution d'origine

tellurique peut provenir. Les Etats sont aussi invités à harmoniser leurs politiques à cet égard au niveau régional approprié, ainsi qu'à adopter aux plans mondial et régional des règles pour combattre la pollution d'origine tellurique, en tenant compte des particularités régionales, de la capacité économique des Etats en développement et des exigences de leur développement économique. Ces règles et politiques doivent "tendre à limiter autant que possible l'évacuation dans le milieu marin de substances toxiques, nuisibles ou nocives, en particulier de substances non dégradables" (art. 207, par. 5). On notera qu'en vertu de l'article 213 les Etats sont tenus d'assurer l'application des lois et règlements adoptés conformément à l'article 207 ainsi que de prendre les mesures législatives nécessaires pour donner effet aux règles et normes internationales applicables.

## 2. Activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale

40. En vertu de l'article 208, les Etats sont tenus de prendre les mesures nécessaires, notamment en matière législative, en ce qui concerne la pollution qui résulte d'activités relatives aux fonds marins et relevant de leur juridiction ou qui provient d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages situés dans leur zone économique exclusive ou sur le plateau continental. Contrairement à ce qui est prévu à l'article 207, une norme minimale est fixée : ces mesures ne doivent pas être moins efficaces que les règles internationales. L'obligation ainsi créée peut être très astreignante, car ces mesures et règles ne doivent pas seulement être compatibles, elles doivent aussi être efficaces. A l'article 214, il est demandé aux Etats d'assurer l'application des lois et règlements adoptés conformément à l'article 208 et de prendre les mesures législatives nécessaires pour donner effet aux règles et normes internationales applicables. L'article 208 prévoit également l'obligation pour les Etats de s'efforcer d'harmoniser leurs politiques à cet égard au niveau régional approprié. Au contraire de l'article 207, il ne tient pas compte des aspirations et des capacités économiques des Etats en développement.

41. On peut noter qu'aux termes des articles 60 et 80, l'enlèvement des installations et ouvrages situés dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental doit se faire compte tenu, entre autres, de la protection du milieu marin.

## 3. Activités menées dans la Zone

42. Aux termes de l'article 145 de la Convention, l'Autorité internationale des fonds marins doit adopter des règles, règlements et procédures visant à protéger efficacement le milieu marin des effets nocifs que pourraient entraîner l'exploration et l'exploitation des fonds marins et de leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale ("la Zone"). Il convient de prêter particulièrement attention aux effets nocifs d'activités telles que forages, dragages, excavations, élimination de déchets, construction et exploitation ou entretien d'installations, de pipelines et d'autres engins utilisés pour ces activités. L'Autorité doit également adopter des règles, règlements et procédures visant à protéger et conserver les ressources naturelles de la Zone et à prévenir les dommages à la flore et à la faune marines.

43. En vertu de l'article 209, les Etats sont tenus d'adopter des lois et règlements visant à protéger l'environnement marin d'activités menées dans la Zone par des navires ou à partir d'installations et d'ouvrages relevant de leur autorité. Ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles établies au niveau international (voir aussi l'annexe III de la Convention, article 21, paragraphe 3).

44. L'article 150 de la Convention dispose en outre que les activités menées dans la Zone le seront en vue de gérer de façon méthodique ses ressources et en évitant tout gaspillage, conformément à de sains principes de conservation.

#### 4. Immersion

45. L'article 210 traite de l'immersion, dont la définition, comme on l'a déjà signalé, figure à l'article premier de la Convention de 1982. On y trouve énoncée l'obligation normale d'adopter les lois et règlements et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion. L'immersion dans la mer territoriale et la zone économique exclusive ou sur le plateau continental ne peut avoir lieu sans l'accord préalable exprès de l'Etat côtier. Une norme minimale est également fixée en ce qui concerne la législation nationale : les lois et règlements nationaux ainsi que les mesures nationales ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes de caractère mondial. L'article 216 exige la mise en oeuvre des lois et règlements adoptés en conformité avec la Convention et les règles internationales applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique et, par ailleurs, impute cette obligation non seulement à l'Etat du pavillon, pour ce qui est des navires battant son pavillon ou des navires ou aéronefs immatriculés par lui, mais aussi à l'Etat côtier touché et à l'Etat où les déchets ont été chargés.

#### 5. Pollution par les navires

46. La réglementation de la pollution par les navires préoccupe depuis de nombreuses années la communauté internationale, comme le montrent nettement la cohérence et la minutie des dispositions prises en la matière. Les dispositions de la Convention ménagent un équilibre essentiel entre le droit des Etats côtiers de protéger et de préserver le milieu marin au large des côtes et la liberté de navigation des navires étrangers dans les zones placées sous la juridiction de l'Etat côtier. Pour ce qui est de la fixation de normes, les Etats sont d'abord tenus d'adopter, par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique, des règles internationales applicables à la pollution par les navires (art. 211, par. 1). Les règles et normes internationales tiennent ici la place d'honneur. Les Etats ont l'obligation d'adopter des lois applicables à leurs propres navires qui ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes internationales généralement acceptées (art. 211, par. 2).

47. Le paragraphe 3 de l'article 211 prévoit que les Etats peuvent conclure des arrangements destinés à harmoniser leurs politiques relatives aux conditions d'entrée dans leurs ports dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution. Après avoir donné la publicité voulue à ces conditions et les avoir

communiquées à l'organisation internationale compétente, un Etat est autorisé à prendre certaines mesures à l'égard des navires naviguant dans sa mer territoriale. Il peut, en particulier, demander des renseignements indiquant si le navire se dirige vers un Etat de la même région qui participe à ces arrangements et, dans l'affirmative, si le navire satisfait aux conditions imposées par cet Etat concernant l'entrée dans ses ports. Le même paragraphe précise également que l'article 211 s'applique sans préjudice de la continuation de l'exercice par un navire de son droit de passage inoffensif ou de l'application de l'article 25, paragraphe 2.

48. La Convention contient d'importantes dispositions concernant la protection du milieu marin contre la pollution par les navires dans la mer territoriale des Etats côtiers. Toute pollution délibérée et grave, en violation de la Convention, commise par un navire étranger mettra fin à son droit de passage inoffensif dans la mer territoriale [art. 19, par. 2 h)], puisque cette activité est considérée, entre autres choses, comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier. De plus, l'Etat côtier a le droit d'adopter des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale, en ce qui concerne la préservation de l'environnement de l'Etat côtier et la prévention, la réduction et la maîtrise de sa pollution [art. 21, par. 1, f)]. On notera qu'aux termes de l'article 23 les navires étrangers à propulsion nucléaire, ainsi que ceux qui transportent des substances radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives, sont tenus, lorsqu'ils exercent leur droit de passage inoffensif, d'être munis des documents et de prendre les mesures spéciales de précaution prévues par des accords internationaux pour ces navires. Les Etats riverains d'un détroit peuvent adopter des lois et règlements relatifs au passage par le détroit portant sur la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, en donnant effet à la réglementation internationale applicable visant le rejet dans le détroit d'hydrocarbures, de résidus d'hydrocarbures et d'autres substances nocives [art. 42, par. 1 b)]. Les Etats archipels possèdent des pouvoirs similaires en ce qui concerne le passage archipélagique (art. 54).

49. L'alinéa a) du paragraphe 6 de l'article 211 prévoit qu'un Etat côtier peut adopter des "mesures obligatoires spéciales pour la prévention de la pollution par les navires" dans des zones particulières de sa zone économique exclusive pour des raisons techniques reconnues tenant entre autres à certaines caractéristiques océanographiques et écologiques. Ce texte prévoit également que l'Etat côtier peut adopter pour cette zone des lois et règlements qui donnent effet aux règles et normes de navigation internationales que l'organisation internationale compétente à rendues applicables aux zones spéciales. Si l'Etat côtier a l'intention de promulguer des lois et règlements supplémentaires pour une zone spéciale, ces lois et règlements "n'obligent pas les navires étrangers à respecter d'autres normes en matière de conception, de construction et d'armement que les règles et les normes internationales généralement acceptées" [art. 211, par. 6 c)] et doivent être approuvés par l'organisation internationale compétente.

50. Les obligations touchant l'application des règles relatives à la pollution par les navires sont énoncées aux articles 217 à 221. Il incombe en premier lieu à l'Etat du pavillon de veiller à ce que les navires placés sous sa juridiction du fait de leur nationalité respectent les règles et normes internationales applicables ainsi que la législation adoptée par les Etats conformément à la Convention.

51. L'article 94 prévoit que les Etats prennent notamment des mesures pour veiller à ce que le capitaine, les officiers et l'équipage des navires battant leur pavillon observent les règles internationales applicables concernant, en particulier, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution.

52. Les dispositions de mise en application comportent également d'autres obligations de coopération destinées à assurer le respect des normes internationales par les navires. Lesdites obligations portent essentiellement sur les demandes adressées par d'autres Etats d'enquêter sur les violations suspectées, de fournir des renseignements ou d'aider à faire appliquer la législation sur la pollution en prenant certaines mesures, par exemple en empêchant d'appareiller les navires qui ne sont pas en mesure de naviguer et menacent de causer des dommages au milieu marin (voir art. 219).

53. Aux termes du paragraphe 3 de l'article 220, un Etat côtier peut demander à un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale de fournir des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son dernier et son prochain port d'escale lorsqu'il a de sérieuses raisons de penser que ce navire a commis une infraction à ses lois et règlements visant à prévenir la pollution. Aux termes du paragraphe 5 du même article, un Etat peut procéder à l'inspection matérielle d'un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale lorsqu'il a de sérieuses raisons de penser que celui-ci a commis une infraction à ses lois et règlements en matière de pollution. Lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la zone économique exclusive a commis une infraction aux lois et règlements de l'Etat côtier qui a causé ou risque de causer des dommages importants, celui-ci peut, d'après le paragraphe 6, ordonner l'immobilisation du navire et intenter une action à son encontre.

54. L'Etat du port a un rôle important à jouer dans la maîtrise de la pollution par les navires. Selon le paragraphe 1 de l'article 218, lorsqu'un navire se trouve dans un port ou à une installation terminale au large, l'Etat du port peut ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action pour tout rejet effectué dans les eaux situées hors des limites de sa souveraineté et de sa juridiction. Cependant, aux termes du paragraphe 2 de cet article, l'Etat du port ne peut intenter d'action du fait de rejets effectués dans les eaux placées sous la souveraineté et la juridiction d'un autre Etat, excepté si l'autre Etat, l'Etat du pavillon, ou un Etat qui a subi ou risque de subir des dommages du fait de ces rejets, le demande. Aux termes du paragraphe 3, l'Etat du port peut engager des poursuites si l'infraction visée a pollué ou risque de polluer ses eaux intérieures, sa mer territoriale ou sa zone économique exclusive.

#### 6. Zones recouvertes par les glaces

55. En vertu de l'article 234, les zones recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de la zone économique exclusive d'Etats côtiers font l'objet d'une protection spéciale. Les Etats côtiers peuvent dans certaines circonstances adopter et faire appliquer des lois et règlements afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires dans les zones recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de leur zone économique exclusive. Ces lois et



règlements peuvent être adoptés "lorsque des conditions climatiques particulièrement rigoureuses et le fait que ces zones sont recouvertes par les glaces pendant la majeure partie de l'année font obstacle à la navigation ou la rendent exceptionnellement dangereuse, et que la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique ou de le perturber de façon irréversible" (art. 234). Ces lois ne doivent avoir aucun caractère discriminatoire et doivent tenir dûment compte de la navigation, ainsi que de la protection et de la préservation du milieu marin sur la base des données scientifiques les plus sûres dont on puisse disposer.

#### 7. Pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique

56. Conformément à l'article 212, les Etats sont tenus d'adopter une législation concernant la pollution du milieu marin d'origine atmosphérique ou transatmosphérique, qui s'applique à l'espace aérien où s'exerce leur souveraineté et aux navires battant leur pavillon ou aux navires ou aéronefs immatriculés par eux, et de prendre toutes autres mesures qui peuvent être nécessaires. Les Etats doivent "tenir compte des règles ... internationalement convenues et de la sécurité de la navigation aérienne" (art. 212, par. 1) en se préparant à réagir. Cette formule respecte le principe de la souveraineté nationale (voir aussi art. 207). L'autre obligation porte, là encore, sur la coopération : il est demandé aux Etats de s'efforcer d'adopter des règles sur le plan mondial et régional. L'article 222 exige des Etats qu'ils appliquent les lois et règlements adoptés conformément à l'article 212.

#### 8. Recherche scientifique marine

57. Parmi les principes généraux régissant la conduite de la recherche scientifique marine, il est tout particulièrement fait état, à l'article 240, de l'obligation de respecter les règlements visant à protéger et à préserver le milieu marin qui ont été adoptés en application de la Convention. Au paragraphe 2 de l'article 242, il est également demandé aux Etats d'offrir aux autres Etats, selon qu'il convient, des possibilités raisonnables d'obtenir les informations nécessaires pour prévenir et maîtriser les effets dommageables au milieu marin.

#### D. Garanties

58. Afin d'assurer un équilibre entre la nécessité de protéger et de préserver le milieu marin et les exigences de la navigation internationale, la Convention offre une série de garanties (art. 223 à 233) en ce qui concerne l'exercice des pouvoirs de police. Les Etats doivent, selon l'article 223, faciliter l'audition de témoins et l'admission des preuves produites par un autre Etat. Aux termes de l'article 225, les mesures de police adoptées contre un navire ne doivent pas mettre en danger la sécurité de la navigation, ni faire courir aucun risque à un navire, ni non plus faire courir de risque excessif au milieu marin. L'article 226, qui porte sur les enquêtes dont peuvent faire l'objet les navires étrangers, repose sur le principe qu'il ne faut épargner aucun effort pour éviter de retenir ou de retarder indûment un navire. Par exemple, il y est prévu que l'inspection matérielle doit être limitée à l'examen des certificats, registres et autres documents pertinents. Il ne peut être entrepris d'inspection matérielle

plus poussée que sous certaines conditions déterminées. Lorsqu'il ressort de l'enquête qu'il y a eu infraction, il est procédé sans délai à la mainlevée de l'immobilisation du navire, après l'accomplissement de formalités raisonnables, telles que le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie financière. L'article 227 énonce un principe général applicable à l'ensemble de la partie XII : lorsqu'ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations, les Etats ne soumettent les navires d'aucun autre Etat à aucune discrimination de droit ou de fait.

59. L'article 228 traite de la suspension des poursuites et des restrictions à l'institution de poursuites et reconnaît à cet égard une certaine priorité à l'Etat du pavillon. En cas de pollution commise au-delà de sa mer territoriale par un navire étranger, l'Etat côtier ou l'Etat du port suspendra les poursuites engagées dès lors que l'Etat du pavillon aura lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction dans les six mois suivant l'introduction de la première action. Cette restriction ne s'applique pas si ladite action porte sur un cas de dommage grave causé à l'Etat côtier ou si l'Etat du pavillon en question a, à plusieurs reprises, manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires. Aux termes de l'article 229, la Convention ne porte pas atteinte au droit d'introduire une action en responsabilité civile.

60. Seules certaines sanctions peuvent être imposées. Selon l'article 230, seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infraction aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables lorsque le milieu marin a été pollué par des navires étrangers dans les limites et au-delà de la mer territoriale, sauf s'il s'agit d'un acte délibéré et grave de pollution dans la mer territoriale.

61. Aux termes de l'article 231, les Etats doivent notifier à l'Etat du pavillon et à tout autre Etat concerné toutes les mesures prises à l'encontre de navires étrangers; aux termes de l'article 232, les Etats sont responsables des pertes ou dommages qui leur sont imputables à la suite de mesures illicites ou allant au-delà du raisonnable.

62. Selon l'article 233 et le paragraphe 1 b) de l'article 42, les Etats riverains des détroits peuvent prendre les mesures de police appropriées à l'encontre des navires qui violent les lois et règlements concernant notamment la sécurité de la navigation, ainsi que la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, en donnant effet à la réglementation internationale applicable au rejet dans le détroit d'hydrocarbures, de résidus d'hydrocarbures et d'autres substances nocives. C'est ainsi qu'en vertu de l'article 233, il est interdit à tout navire de rejeter dans un détroit des substances nocives ou toxiques.

#### E. Responsabilité

63. En ce qui concerne la question de la responsabilité, la Convention réaffirme un principe général de droit international : "Il incombe aux Etats de veiller à l'accomplissement de leurs obligations internationales en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin. Ils sont responsables conformément

au droit international" (art. 235, par. 1). Le droit interne des Etats doit offrir des voies de recours permettant d'obtenir une indemnisation rapide et adéquate ou autre réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction (art. 235, par. 2).

64. La Convention met tout particulièrement l'accent sur la nécessité de développer le droit international de la responsabilité en ce qui concerne les dommages résultant de la pollution du milieu marin. Les Etats doivent coopérer non seulement pour assurer l'application des dispositions en vigueur, mais aussi pour développer le droit international en ce qui concerne notamment les critères et procédures relatifs à la détermination de la responsabilité, à l'évaluation et à l'indemnisation des dommages et au règlement des différends en la matière. Il convient, le cas échéant, d'élaborer des critères et procédures pour le paiement d'indemnités adéquates, prévoyant par exemple une assurance obligatoire ou des fonds d'indemnisation.

#### F. Immunité souveraine

65. L'article 236 stipule que les dispositions de la Convention relatives à la protection et à la préservation du milieu marin ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires auxiliaires, ni aux autres navires ou aux aéronefs appartenant à un Etat ou exploités par lui lorsque celui-ci les utilise, au moment considéré, exclusivement à des fins de service public non commerciales. Cependant, chaque Etat doit veiller à ce que les navires ou aéronefs lui appartenant ou exploités par lui agissent, autant que faire se peut, d'une manière compatible avec la Convention.

66. Il convient de noter que, aux termes de l'article 31 et s'agissant de la mer territoriale, l'Etat du pavillon porte la responsabilité internationale de toute perte ou de tout dommage causé à l'Etat côtier, du fait de l'inobservation par un navire de guerre ou par tout autre navire d'Etat utilisé à des fins non commerciales des lois et règlements de l'Etat côtier relatifs au passage inoffensif. En vertu de l'article 42, l'Etat du pavillon d'un navire ou l'Etat d'immatriculation d'un aéronef jouissant de l'immunité souveraine porte la responsabilité internationale de toute perte ou de tout dommage qui peut résulter de toute contravention commise par ce navire ou cet aéronef aux lois et règlements des Etats riverains de détroits relatifs au passage en transit.

#### G. Conservation des ressources biologiques

67. La Convention contient plusieurs articles sur la conservation des ressources biologiques du milieu marin, surtout en ce qui concerne les droits et devoirs des Etats dans leur zone économique exclusive et en haute mer.

68. Dans la zone économique exclusive, tandis que l'Etat côtier a "des droits souverains" aux fins de la conservation et de la gestion des ressources biologiques [art. 56, a)], il est tenu de "prendre des mesures appropriées de conservation et de gestion pour éviter que le maintien des ressources biologiques ... ne soit compromis par une surexploitation" (art. 61, par. 2).

69. Dans l'exercice de ces droits souverains, l'Etat côtier peut, en vertu du paragraphe 1 de l'article 73, prendre les mesures qui sont nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention.

70. Aux termes de l'article 117, tous les Etats ont l'obligation de prendre les mesures, applicables à leurs ressortissants, qui peuvent être nécessaires pour assurer la conservation des ressources biologiques, ou de coopérer avec d'autres Etats à la prise de telles mesures. Aux termes de l'article 118, les Etats dont les ressortissants exploitent des ressources biologiques différentes situées dans une même zone ou des ressources biologiques identiques doivent négocier en vue de prendre les mesures nécessaires à leur conservation. Les mesures de conservation que doivent prendre les Etats dans leur zone économique exclusive et en haute mer visent à maintenir ou rétablir les stocks des espèces exploitées à des niveaux qui assurent le rendement constant maximum, eu égard aux facteurs écologiques et économiques pertinents [voir art. 61, par. 3, et art. 119, par. 1 a)].

71. En outre, les mesures prises par les Etats conformément à la partie XII de la Convention doivent comprendre les mesures nécessaires pour protéger et préserver les écosystèmes délicats et l'habitat des espèces et autres organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction (art. 194, par. 5).

#### H. Règlement des différends

72. La Convention prévoit que certains différends qui portent expressément sur la protection et la préservation du milieu marin seront soumis à des procédures obligatoires de règlement des différends. Ces différends surgissent quand un Etat côtier contrevient "à des règles ou normes internationales déterminées visant à protéger et à préserver le milieu marin qui lui sont applicables et qui ont été établies par la Convention ou par l'intermédiaire d'une organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique" [art. 297, par. 1 c)]. Sans préjudice de la partie XV de la Convention, toute partie à un différend relatif à l'interprétation ou à l'application des articles de la Convention concernant, entre autres, la protection et la préservation du milieu marin, peut soumettre ce différend à la procédure d'arbitrage spéciale prévue à l'annexe VIII de la Convention.

73. Aux termes de l'article 290, une cour ou un tribunal qui considère, prima facie, avoir compétence en vertu de la partie XI ou de la partie XV peut prescrire toutes mesures conservatoires qu'il juge appropriées pour préserver les droits respectifs des parties en litige ou pour empêcher que le milieu marin ne subisse de dommages graves en attendant la décision définitive.

#### I. Relation avec d'autres conventions

74. L'article 237 précise le lien qui existe entre la partie XII de la Convention et d'autres conventions relatives à la protection et à la préservation du milieu marin. Il y est stipulé que les dispositions de la partie XII n'affectent pas les obligations particulières qui incombent aux Etats en vertu de conventions et d'accords spécifiques conclus antérieurement en matière de protection et de préservation du milieu marin, ni les accords qui peuvent être conclus. Néanmoins,

les Etats doivent s'acquitter de ces obligations d'une manière compatible avec les principes et objectifs généraux de la Convention. Il convient de noter que l'article 311 de la Convention définit en termes plus généraux la relation qui existe entre la Convention et d'autres accords internationaux.

#### IV. INSTRUMENTS INTERNATIONAUX ET REGIONAUX CONNEXES

75. Lors de l'élaboration des diverses dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et après l'adoption de la Convention, certains traités antérieurs relatifs à la protection du milieu marin ont été modifiés ou mis à jour et d'autres traités ont été conclus aux niveaux international et régional en dehors de la Conférence. Certains organes des Nations Unies, en particulier l'Organisation maritime internationale (OMI) et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), ont pris d'importantes initiatives dans ce domaine. Un certain nombre de représentants et d'experts des gouvernements et des organisations internationales ayant participé à la fois à la Conférence et à d'autres réunions, on a naturellement constaté une certaine interaction entre les travaux de la Conférence et les négociations engagées dans le cadre de ces autres réunions.

76. La présente section montre la relation entre les dispositions de la Convention, en particulier celles de la partie XII, et d'autres instruments internationaux et régionaux, ce qui permet d'identifier les importantes lacunes à combler et les progrès à encourager dans tel ou tel domaine. On trouvera annexée au présent rapport la liste de tous les instruments internationaux et régionaux pertinents.

77. Plusieurs conventions régionales de caractère général ont été adoptées. Il convient de mentionner plus particulièrement une série de conventions-cadres adoptées au titre du Programme des mers régionales du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), à savoir : la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (Convention de Barcelone, 1976) 7/; la Convention régionale de Koweït pour la coopération en vue de la protection du milieu marin contre la pollution (Convention de Koweït, 1978); la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (Convention d'Abidjan, 1981); la Convention concernant la protection de l'environnement marin et des aires côtières du Pacifique du Sud-Est (Convention de Lima, 1981); la Convention régionale pour la conservation du milieu marin de la mer Rouge et du golfe d'Aden (Convention de Djedda, 1982); la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes (Convention de Cartagena, 1983); la Convention relative à la protection, à la gestion et à la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est (Convention de Nairobi, 1985) et la Convention pour la protection et la mise en valeur des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud (Convention de Nouméa, 1986). En outre, les Etats riverains de la mer Baltique ont adopté en 1974 la Convention sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki) 8/. D'autres conventions régionales de caractère général mais de portée limitée sont indiquées ci-après : Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer du Nord par les hydrocarbures (Accord de Bonn, 1969) 9/; Accord entre le

Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (Accord de Copenhague, 1971) 10/, et Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances nuisibles (Accord de Bonn, 1983).

78. Plusieurs conventions régionales contiennent un article ou un paragraphe mentionnant l'obligation particulière de ne pas déplacer le préjudice ou les risques résultant de la pollution d'une zone dans une autre et de ne pas remplacer un type de pollution par un autre, obligation qui est stipulée à l'article 195 de la Convention 11/.

79. Les principes énoncés aux articles 198 et 199 en vertu desquels les Etats doivent informer les autres Etats d'un risque imminent de dommage ou d'un dommage effectif au milieu marin et élaborer et promouvoir des plans d'urgence pour faire face aux incidents entraînant la pollution du milieu marin figuraient déjà dans l'Accord de Bonn de 1969 (art. 5, 6, par. 4, et 7) et dans la Convention d'Helsinki de 1974 (art. 11 et annexe VI). Plusieurs autres accords régionaux comportent des protocoles ou des accords séparés concernant la coopération en cas de situation critique.

80. Aucune convention mondiale relative à la pollution marine d'origine tellurique n'a été adoptée, mais trois accords régionaux portent sur ce sujet. Ce sont la Convention sur la prévention de la pollution marine d'origine tellurique (Convention de Paris, 1974) 12/, modifiée par son Protocole de 1986; le Protocole (à la Convention de Barcelone) relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique (1980) 13/, et le Protocole (à la Convention de Lima) relatif à la protection du Pacifique du Sud-Est contre la pollution d'origine tellurique (1983).

81. En outre, plusieurs autres conventions régionales prévoient pour les Etats parties l'obligation générale de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution d'origine tellurique 14/.

82. En ce qui concerne la pollution résultant des activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale, le paragraphe 5 de l'article 208 contient une clause analogue à celle énoncée à l'article 207, mais qui va plus loin en faisant obligation aux Etats d'adopter "au plan mondial et régional des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées". Aucune règle mondiale n'a été fixée en la matière, mais un accord régional a récemment été conclu sur ce sujet : il s'agit du Protocole (à la Convention de Koweït) relatif à la pollution marine résultant de la prospection et de l'exploitation du plateau continental. De plus, plusieurs instruments régionaux couvrant d'une façon générale la pollution ou les mesures à prendre en cas de déversements d'hydrocarbures sont applicables à la pollution qui résulte directement ou indirectement d'activités relatives aux fonds marins et relevant de la juridiction nationale ou qui provient d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages relevant de la juridiction nationale 15/. Plusieurs autres instruments de caractère général contiennent également des clauses types en vertu desquelles les Etats parties doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution 16/.

83. En 1982, le PNUE a adopté une série de directives régissant l'exploitation minière et le forage en mer dans les limites de la juridiction nationale (voir UNEP/GC.9/5/Add.5, annexe III). Dans sa résolution 37/217 du 20 décembre 1982, l'Assemblée générale a recommandé aux gouvernements de prendre en considération ces directives lorsqu'ils élaboreraient leur législation nationale ou prépareraient le texte d'accords internationaux.

84. Il convient de noter qu'une convention unique - la Convention sur la réglementation des activités relatives aux ressources minérales de l'Antarctique -, signée en juin 1988, est applicable aux fonds marins et au sous-sol des zones maritimes adjacentes de l'Antarctique jusqu'aux grands fonds marins, cette dernière expression désignant les fonds marins au-delà de la limite géographique du plateau continental. Cette convention interdit les activités relatives aux ressources minérales jusqu'à ce qu'il soit établi, à partir d'une évaluation de leur impact éventuel sur l'environnement de l'Antarctique et sur les écosystèmes dépendants et associés, qu'elles ne mettraient pas l'environnement en danger de subir des dommages importants. Les exploitants sont également tenus de prendre en temps utile les mesures nécessaires pour faire face aux accidents pouvant avoir des effets catastrophiques sur l'environnement.

85. En ce qui concerne la pollution résultant d'activités menées dans la zone des fonds marins situées au-delà de la limite de la juridiction nationale et pour lesquelles des règles, règlements et procédures internationaux doivent être adoptés conformément au paragraphe 1 de l'article 209 de la Convention, la Commission préparatoire de l'Autorité internationale des fonds marins et du Tribunal international du droit de la mer est en train d'élaborer, dans le cadre du code relatif à l'exploitation minière, des règlements concernant la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution du milieu marin qui résulte de ce type d'activités. Ces règlements fixeront des normes visant à protéger et préserver le milieu marin en cas d'exploitation minière des grands fonds marins.

86. Plusieurs conventions multilatérales ont été signées avant et après l'achèvement de la Conférence en ce qui concerne la pollution par immersion. Le premier de ces instruments a été la Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs (Convention d'Oslo) 17/, adoptée en 1972 par 12 Etats d'Europe riverains de la côte Atlantique. Cette convention a ouvert la voie à l'adoption, vers la fin de 1972, d'une convention internationale, la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention de Londres relative à l'immersion de déchets) 18/. En 1976, les parties à la Convention de Barcelone ont adopté le Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs 19/. De même, en 1986, les parties à la Convention de Nouméa ont adopté le Protocole relatif à la prévention de la pollution de la région du Pacifique Sud par les opérations d'immersion.

87. En outre, plusieurs conventions régionales contiennent des dispositions en vertu desquelles les parties doivent interdire les opérations d'immersion ou prendre toutes mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution par immersion 20/.

88. Pour ce qui est de l'enlèvement des installations et ouvrages situés au large des côtes, dont le déversement délibéré de déchets en mer constitue, aux fins de la Convention, une opération d'immersion, le Sous-Comité de la sécurité de la navigation de l'OMI a mis au point le projet de directives et de normes relatives à l'enlèvement d'installations et d'ouvrages au large sur le plateau continental et dans la zone économique exclusive. Le projet sera soumis à l'assemblée de l'OMI en 1989 pour adoption définitive.

89. Un certain nombre de conventions relatives à la pollution par les navires ont été adoptées aux niveaux mondial et régional. On peut les classer en trois catégories.

90. Dans la première catégorie figurent plusieurs conventions qui traitent de la prévention des accidents de mer. Les plus importantes conventions mondiales sont les suivantes : Règles internationales pour prévenir les abordages en mer (1960); Convention concernant les règles internationales pour prévenir les abordages en mer (1972) 21/; Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, (1977); Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille; Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (Convention SOLAS) 22/ et Protocoles de 1978 et de 1988 y relatifs, et Convention internationale sur l'assistance (1989). Au niveau régional, la Convention de Lima contient une clause [art. 4 b)] relative à cette question. De plus, les autorités maritimes de 14 Etats européens ont adopté en 1982 un mémorandum d'accord sur le contrôle par l'Etat du port de l'application des accords relatifs à la sécurité maritime et à la protection du milieu marin, dont le texte est reproduit dans International Legal Materials, vol. 21 (1982), p. 1.

91. On trouve dans la deuxième catégorie un certain nombre d'instruments prévoyant les mesures que les Etats peuvent ou doivent prendre en présence d'un danger grave ou imminent pesant sur leur littoral ou des intérêts connexes du fait de la pollution par les hydrocarbures. La Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (1969) 23/ autorise les parties à prendre les mesures qui peuvent être nécessaires pour prévenir, réduire ou éliminer ce danger dans certaines circonstances. La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) 24/ (art. 8 et Protocole I) fait obligation aux parties de signaler les incidents entraînant une pollution. Au niveau régional, la plupart des conventions conclues au titre du Programme des mers régionales du PNUE ainsi que leurs protocoles relatifs à la coopération en cas de situation critique découlant de la pollution du milieu marin contiennent des clauses relatives à la notification rapide. Des dispositions analogues figurent à l'article 5 de l'Accord de Bonn de 1969, aux articles 1 et 2 de la Convention de Copenhague, à l'article 11 et à l'annexe VI de la Convention d'Helsinki et à l'article 5 de l'Accord de Bonn de 1983.

92. Dans la troisième catégorie figurent certaines conventions qui traitent des rejets opérationnels d'hydrocarbures et d'autres polluants par les navires. La Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (1954) 25/ et les amendements qui lui ont été apportés en 1962 et 1969 interdisent le rejet délibéré d'hydrocarbures par certains navires. La Convention de 1954 a été remplacée par MARPOL 73/78, plus détaillée.



93. Aucune convention multilatérale n'a été adoptée sur le sujet de la pollution du milieu marin d'origine atmosphérique ou transatmosphérique. Toutefois, avant l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, un accord important touchant la contamination radioactive a été conclu, à savoir le Traité interdisant les essais d'armes nucléaires dans l'atmosphère, dans l'espace extra-atmosphérique et sous l'eau (1963) 26/. Plusieurs instruments régionaux, y compris des instruments relatifs à la pollution d'origine tellurique, sont également applicables à la pollution du milieu marin par l'atmosphère. Il s'agit des instruments suivants : la Convention entre le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède pour la protection de l'environnement (Convention de Stockholm, 1974), la Convention de Paris modifiée par son Protocole de 1986, le Protocole (à la Convention de Barcelone) relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique, la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance (1979) et le Protocole (à la Convention de Lima) relatif à la protection du Pacifique du Sud-Est contre la pollution d'origine tellurique (1983). En outre, plusieurs conventions régionales comportent des clauses relatives à la pollution du milieu marin par l'atmosphère 27/.

94. L'article 235 relatif à la responsabilité a été rédigé en tenant compte notamment du principe 22 de la Déclaration de Stockholm et de plusieurs conventions multilatérales existantes relatives à la responsabilité et à l'indemnisation pour les dommages résultant de la pollution. Certains protocoles nouveaux à quelques-unes de ces conventions ont été adoptés avant l'achèvement de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Il s'agit des instruments internationaux suivants : Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer (1957) et Protocole de 1979; Convention de Bruxelles relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires (1962); Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (1969) 28/ et Protocoles de 1976 et de 1984; Convention internationale portant création d'un fonds international de d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (1971) 29/ et Protocoles de 1976 et de 1984; Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires (1971); Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (1976), et Convention sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales des fonds marins.

95. La Convention sur la réglementation des activités relatives aux ressources minérales de l'Antarctique (1988) comporte des règles détaillées concernant la responsabilité des Etats et d'autres entités qui entreprennent des activités relatives aux ressources minérales. En outre, elle prévoit l'élaboration d'un protocole distinct qui énoncera d'autres règles et procédures touchant les dispositions relatives à la responsabilité.

96. Une convention régionale a été conclue sur la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire. Il s'agit de la Convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire (1960), complétée par la Convention complémentaire de 1963, le Protocole additionnel de 1964 et le Protocole de 1982. En outre, la plupart des conventions conclues dans le cadre du Programme des mers

régionales du PNUE comportent des clauses touchant la coopération en vue de l'adoption de règles adéquates dans le domaine de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages résultant de la pollution du milieu marin 30/.

97. Enfin, il convient de mentionner la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontière de déchets dangereux et leur élimination (1989), qui régit également les zones maritimes ou l'espace aérien sur lesquels un Etat exerce une responsabilité administrative et réglementaire conformément au droit international, ainsi que la zone au située au sud du 60e parallèle de latitude S.

#### V. ETAT DES OCEANS 31/

98. La brève évaluation que l'on trouvera dans la présente section s'appuie essentiellement sur les travaux du Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la pollution des mers (GESAMP) parrainé conjointement par l'OMI, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (Unesco), l'Organisation météorologique mondiale (OMM), l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), le PNUE et l'Organisation des Nations Unies. Ce groupe d'experts réalise actuellement une étude sur l'état du milieu marin 32/ qui constituera l'évaluation la plus à jour et la plus autorisée de l'état actuel et des tendances récentes de la pollution marine dans le monde.

99. Le bilan dressé par le GESAMP fait apparaître clairement que les principales causes de préoccupation à l'échelle mondiale sont actuellement l'urbanisation des cordons littoraux et ses conséquences, à savoir la destruction des habitats, l'eutrophisation, la contamination microbienne des fruits de mer, la souillure des mers par les déchets sauvages, l'accumulation continue d'hydrocarbures chlorés, en particulier dans les régions tropicales et sous-tropicales, et l'accumulation de boules de goudron. La gravité relative de chacun de ces problèmes est naturellement variable selon les régions mais il n'en existe aucune qui ne soit pas touchée par tous ces problèmes ou par la plupart d'entre eux.

100. Malgré cela, on constate aussi plusieurs tendances encourageantes qui semblent indiquer que croissance économique et qualité de l'environnement ne sont pas forcément incompatibles. Le renforcement des contrôles et le resserrement de la coopération entre les Etats ont permis de réduire sensiblement au cours de la dernière décennie les déversements de pétrole et de certains pesticides et autres hydrocarbures chlorés. De même, grâce en partie au renforcement des contrôles, les préoccupations suscitées par les métaux en traces ont diminué. On constate aussi que les problèmes de santé publique font l'objet d'une attention soutenue et que des progrès ont été faits en matière de coordination et de normalisation internationales.

101. La haute mer est moins affectée par la pollution, puisque les polluants sont dans leur immense majorité produits sur la terre ferme et que seule une petite proportion se répand au-delà des eaux côtières. Le long des voies de circulation, les nappes de pétrole et les décharges clandestines ne sont pas rares, mais elles n'ont que des effets mineurs sur les organismes vivant en haut mer.

102. Les principales sources de pollution des mers étant les rejets d'eaux usées et d'effluents industriels non traités ou mal épurés ainsi que les nutriments et sédiments contenus dans les ruissellements provenant des zones d'activités agricoles et d'urbanisation (l'importance du transport atmosphérique de certaines de ces substances polluantes semble par ailleurs se confirmer 33/), les problèmes réels se posent le long des côtes, beaucoup plus vulnérables et riches en ressources, surtout aux embouchures des cours d'eau et dans les zones de concentration urbaine et/ou industrielle, ou d'activités agricoles. D'une manière générale, les conséquences les plus graves se font sentir dans les eaux côtières mal nettoyées par les lames de fond, où l'on peut constater la disparition d'habitats irremplaçables et des dégâts étendus : destruction des plages, des récifs coralliens et des marécages - des mangroves notamment -, érosion croissante du littoral. Etant donné que l'on pense que la tendance à l'augmentation des populations côtières et à l'urbanisation intensive des espaces littoraux ne peut que se maintenir, sinon s'accentuer, les problèmes de pollution côtière s'aggraveront au même rythme, à moins que l'on n'exerce un contrôle plus strict sur les rejets dans les eaux côtières et que l'on ne renforce les règles d'aménagement du territoire à l'intérieur des terres comme le long des côtes.

103. Le problème le plus grave est celui de la contamination par les nutriments, par exemple les nitrates et phosphates, dont les deux sources principales sont les rejets d'eaux usées et les ruissellements agricoles provenant des champs traités aux engrais et de l'élevage. Le problème devient de plus en plus grave : les zones d'eutrophisation semblent s'élargir (privant les organismes marins d'oxygène), le plancton prolifère avec une fréquence et une ampleur inhabituelles et la croissance des algues marines est excessive. En outre, on suspecte de plus en plus qu'il peut y avoir un lien de cause à effet entre la pollution par les nutriments et les proliférations algales "naturelles" responsables de la toxicité des fruits de mer (marées rouges et intoxications ciguatériques). Il est probable qu'on ne pourra contrôler efficacement les apports en nutriments qu'en consentant d'importants investissements sous forme d'usines de traitement et d'élimination des boues et effluents ainsi qu'en modifiant les pratiques agricoles.

104. Le principal problème concernant la santé publique est celui de la contamination microbienne des fruits de mer, plus particulièrement des coquillages. Jusqu'à présent, les agents toxiques et microbiologiques n'ont pas affecté les ressources biologiques exploitables sur une grande échelle, mais certains stocks, notamment de coquillages dans des zones limitées, ont été déclarés impropres à la consommation humaine. La contamination microbienne de l'eau de mer provoque également des flambées de maladies gastro-intestinales sur des plages mal protégées et surpeuplées et l'on soupçonne qu'elle est à l'origine d'affections respiratoires, d'inflammations de l'oreille et de dermatoses chez les baigneurs.

105. Il est un problème qui ne retient l'attention que depuis relativement peu de temps, celui des rejets sauvages de déchets, en particulier d'objets en matière plastique qui peuvent blesser les animaux marins susceptibles de les avaler ou de s'y empêtrer.

106. L'envasement de régions côtières provoqué par l'urbanisation et l'érosion est à présent reconnu comme une forme de pollution marine constituant une menace particulièrement grave pour les récifs coralliens. Sans une amélioration de la gestion des activités qui engendrent des dépôts de sédiments par ruissellement, on peut s'attendre à ce que ce problème s'aggrave en fonction de la croissance du peuplement et de l'urbanisation des zones côtières.

107. Le groupe très large et complexe des composés organiques synthétiques, constitué principalement des hydrocarbures halogénés dont font partie les hydrocarbures chlorés, continue de susciter des inquiétudes. S'il n'existe pas encore de preuve formelle qu'elles aient des effets particulièrement délétères à leur taux de concentration actuel, ces substances sont tellement persistantes qu'elles deviennent pratiquement des additions permanentes à l'environnement. S'il y a eu une diminution manifeste des rejets d'hydrocarbures chlorés dans les zones tempérées de l'hémisphère nord, où l'on fait respecter depuis longtemps les restrictions frappant l'utilisation du DDT et d'autres produits chimiques, le volume de ces rejets est peut-être en hausse dans les régions tropicales et sous-tropicales où l'on utilise de plus en plus de pesticides chlorés. Appartient également à ce groupe de substances le tributylétain (TBT), constituant antisalissures des peintures marines. Le danger qu'il fait peser sur l'environnement a été reconnu récemment et l'on a commencé à prendre des mesures pour en restreindre et en contrôler l'utilisation.

108. Le contrôle de la pollution par les hydrocarbures à l'échelon mondial s'est amélioré spectaculairement au cours de la dernière décennie grâce à la réglementation des opérations de dégazage (MARPOL 1973/1978). Actuellement, cette pollution se manifeste surtout par la formation de boules de goudron qui, bien que généralement inoffensives pour les organismes marins, salissent les plages et compromettent gravement l'économie des zones touristiques. Les nappes de pétrole qui se forment accidentellement sont relativement isolées sur le plan géographique, si bien qu'abstraction faite des boules de goudron, des effets provisoires et circonscrits des accidents et de l'existence de situations plus durables dans certains sites bien localisés dans certaines régions du monde, la pollution par les hydrocarbures ne constitue pas aujourd'hui une menace grave pour les habitats et les organismes marins. Toutefois, dans la mesure où l'on ne peut empêcher totalement les déversements accidentels, il est impérieux de mettre en place des dispositifs d'intervention pour pouvoir réagir avec efficacité.

109. Les métaux en traces comme le mercure, le plomb et le cadmium posent à l'heure actuelle moins de problèmes, sauf lorsque de hautes teneurs sont détectées près des sources de contamination. Le rejet de ces métaux dans l'environnement devrait cependant être contrôlé en permanence pour veiller à ce que les limites actuellement acceptables ne soient pas dépassées.

110. Les craintes de contamination radioactive du milieu marin restent grandes dans le public, mais les radionucléides artificiels (provenant d'essais nucléaires, d'effluents et d'anciennes immersions) que l'homme a ajoutés aux quantités naturellement présentes dans l'eau de mer n'ont eu que des effets insignifiants sur la flore et la faune marines comme sur l'homme. Les rejets planifiés d'effluents radioactifs sont à juste titre réglementés et leur volume actuel est en

diminution. Les doses annuelles maximales provenant de sources marines dues aux immersions en mer et susceptibles d'être absorbées par la population sont très inférieures à la dose limite généralement acceptée par les autorités sanitaires, si bien que le risque individuel actuel et futur est extrêmement faible. Il y a cependant lieu de se préoccuper des risques d'accidents ou seraient impliqués des armements nucléaires basés en mer, des sous-marins nucléaires et des navires transportant des matières nucléaires.

111. Au cours de la dernière décennie, la production halieutique mondiale a continué d'augmenter, mais, en raison d'une surexploitation des stocks de poisson combinée à des fluctuations de stocks dues à des causes naturelles, certaines pêcheries ont décliné, tandis que d'autres sont victimes d'une plus grande irrégularité. La technologie moderne et notamment le recours plus fréquent à des méthodes de pêche non sélectives a eu un effet considérable sur les techniques halieutiques comme sur la gestion et la conservation des ressources biologiques. Les stocks de poisson peuvent maintenant être exploités à la limite de leur capacité de reproduction par une flotte relativement peu nombreuse de navires bien équipés. Ces progrès ont créé de plus en plus de problèmes de gestion des stocks et de protection de l'environnement, surtout en haute mer, et sont une source d'inquiétude croissante pour un certain nombre d'Etats côtiers.

112. La plus grande partie des ressources halieutiques du monde est située au large des côtes, aux confins des plateaux continentaux. Ces stocks sont exploités intensivement, souvent au-delà des limites économiquement optimales. Les espèces menacées d'extinction, si tant est qu'il en existe, sont peu nombreuses mais l'on sait relativement peu de choses quant aux effets que peut avoir cette exploitation sur la diversité génétique au sein de l'espèce exploitée, et donc sur l'aptitude de ces espèces à s'adapter à long terme à une exploitation intensive et aux modifications de l'environnement.

113. C'est dans les zones littorales, où les polluants et les conséquences des activités de l'homme sur la terre ferme amplifient souvent les effets d'une exploitation intensive, que pèsent les menaces les plus graves sur la capacité de reproduction à long terme des ressources biologiques marines. Les nombreuses espèces marines dont le cycle biologique comprend des séjours en eau saumâtre ou en eau douce, surtout aux premiers stades de leur vie, sont particulièrement vulnérables à la détérioration actuelle des habitats proches des rivages et des écosystèmes auxquels elles sont liées, comme les mangroves. Certaines méthodes d'exploitation des ressources biologiques, comme la pêche à l'explosif ou au chalut de fond, endommagent des écosystèmes délicats tels que les récifs coralliens et les prairies des zostères maritimes, compromettant encore davantage l'aptitude de la faune à supporter une exploitation optimale par l'homme. Les activités de thalassoculture permettent d'augmenter la production des espèces intéressées, mais elles peuvent avoir de graves conséquences sur les habitats marins naturels si leur emplacement n'est pas judicieusement choisi.

114. Le GESAMP a souligné qu'il fallait aussi se soucier des problèmes à long terme, notamment des effets subtils que peut avoir la persistance de faibles quantités de polluants ainsi que des conséquences de l'évolution de la composition des gaz de "serre" qui, prévoit-on, provoquera une élévation du niveau de la mer,

une augmentation du flux des rayonnements ultraviolets et une modification des structures climatiques dont on ignore les effets sur les écosystèmes marins. Il convient de noter qu'outre ses travaux en cours sur l'évaluation des substances nocives et des différentes formes de pollution marine, le GESAMP doit aborder ses travaux sur la synthèse des mécanismes actuels de contrôle et de prévention de la pollution et identifiera à cette fin les éléments et les corrélations qui se prêtent le mieux à une application harmonisée et qui permette d'assurer l'exploitation durable et la protection du milieu marin. Parallèlement, le GESAMP s'attellera à la tâche immense qui consiste à définir les stratégies communes mondiales, fondées sur des critères scientifiques, qui permettront de protéger et de gérer le milieu marin, et il se préoccupera tout particulièrement des problèmes naissants en matière d'écologie mondiale, par exemple celui que pose la modification du climat.

#### VI. DOMAINES D'ACTION FUTURE

115. Il ressort de l'étude des instruments multilatéraux pertinents qui précède que la communauté internationale et divers groupes régionaux d'Etats ont fait d'importants efforts pour protéger et préserver le milieu marin. Ces actions ont souvent réitéré ou développé les principes et dispositions de la Convention, ce qui était en fait l'objectif de cet instrument. Les instruments adoptés constituent, avec ceux qui ont précédé l'adoption de la Convention, un ensemble impressionnant de règles et normes internationales dans le domaine de la protection et de la préservation du milieu marin dans le cadre d'ensemble que fournissent les dispositions de la Convention.

116. Malgré ces résultats, toutefois, l'étude montre aussi que, compte tenu de l'état actuel des océans tel qu'il est décrit ci-dessus, il reste plusieurs domaines dans lesquels il est souhaitable de poursuivre des actions communes, notamment l'élaboration de règles relatives à la pollution d'origine tellurique ou atmosphérique, la coopération pour faire face aux catastrophes provoquées par des déversements d'hydrocarbures, le développement de la coopération régionale, l'élaboration de règles relatives à la pollution par immersion, ou à la pollution provenant des activités sur les fonds marins, la question de la responsabilité, l'application des règles en vigueur et une adhésion plus large aux instruments existants.

117. A cet égard, il convient de souligner que la Convention accorde une place importante aux diverses organisations internationales compétentes en ce qui concerne l'aide à apporter aux Etats pour prendre de nouvelles mesures visant à prévenir, à réduire et maîtriser la pollution du milieu marin. Comme par le passé, ces organisations internationales devraient renforcer leurs activités au moment où elles doivent relever de nouveaux défis dans le domaine de la protection et de la préservation du milieu marin.

##### A. Etablissement de règles relatives à la pollution d'origine tellurique

118. Bien que les cas les plus graves de pollution marine soient d'origine tellurique, aucun accord mondial n'a été conclu sur cette question. Les problèmes de pollution d'origine tellurique sont peut-être plus faciles à aborder au niveau

régional. Certaines régions ont déjà pris des mesures afin de lutter contre la pollution d'origine tellurique, notamment en élaborant des protocoles spécifiques. Il est nécessaire de poursuivre ce type d'action. Par ailleurs, il convient d'envisager l'adoption de règlements et de normes mondiales en vue d'instituer l'ordre juridique prôné par la Convention.

119. A cet égard, il convient de mentionner les Lignes directrices de Montréal pour la protection du milieu marin contre la pollution d'origine tellurique 34/, qui ont été formulées par le PNUE en 1985 afin d'aider les gouvernements à élaborer des accords bilatéraux et multilatéraux ainsi qu'une législation nationale appropriés. Les Lignes directrices constituent la première tentative faite pour aborder la question au niveau mondial et on a proposé de les utiliser en vue d'élaborer une nouvelle convention mondiale sur cette question.

B. Etablissement de règles relatives à la pollution  
d'origine atmosphérique ou transatmosphérique

120. On s'accorde de plus en plus à reconnaître une forte interaction entre l'air et l'eau dans l'environnement. Les polluants atmosphériques sont transportés sous forme de gaz, d'aérosols ou de particules et se déposent à la surface de l'eau sous l'action de la pluie ou du vent. Dans ce dernier cas, alors que les matières gazeuses sont apportées par diffusions turbulentes et moléculaires, les petites particules et les aérosols se déposent à la surface de l'eau par gravitation, par diffusion turbulente et moléculaire, et par aspersion.

121. On s'accorde de plus en plus à considérer que les océans, qui couvrent plus de 70 % de la surface de la terre, jouent un rôle important dans la modulation de la circulation générale au niveau mondial et dans l'entraînement de la réaction climatique au réchauffement de la planète. Cependant, leur rôle exact en ce qui concerne le réchauffement de la planète, associé à l'effet de serre et le degré exact des dommages causés à l'environnement par les polluants atmosphériques, ne sont pas suffisamment connus. Ainsi, les scientifiques s'intéressent-ils de plus en plus à ces questions et aux autres aspects de l'interaction entre l'air et la surface de l'eau.

122. Pour ces raisons, il est important que la communauté internationale se prépare à adopter des règles appropriées pour prévenir et maîtriser la grave menace que les polluants atmosphériques font peser sur le milieu marin et, en fait, sur la planète tout entière.

123. Il serait également utile de renforcer les instruments régionaux afin de résoudre efficacement les problèmes de la pollution marine d'origine atmosphérique ou transatmosphérique. Dans l'immédiat, il serait bon d'adjoindre aux instruments régionaux existants de nouvelles annexes techniques ayant trait à ce type de pollution 35/.

C. Coopération internationale en ce qui concerne les catastrophes  
provoquées par le déversement d'hydrocarbures

124. Si les déversements accidentels d'hydrocarbures par les navires dans le milieu marin sont en général relativement peu graves, ces accidents de pollution ont

souvent montré que les mesures d'intervention prises par les Etats côtiers n'étaient pas suffisantes pour maîtriser et réduire leurs effets négatifs sur le milieu marin, malgré l'existence d'une série d'accords régionaux conclus à cet effet. En cas de catastrophe de ce type, en particulier lorsque plusieurs Etats côtiers en subissent les conséquences, les Etats concernés et les Etats du pavillon devraient être prêts à coordonner leurs actions et à faciliter la coopération avec les autres Etats. De telles mesures de coopération seraient particulièrement souhaitables - essentielles même dans certains cas - lorsqu'une catastrophe se produit dans une région où des techniques de surveillance et d'épuration efficaces ne sont pas facilement disponibles.

125. Il est par conséquent important de renforcer les efforts déployés aux plans régional et mondial en vue de maîtriser plus efficacement et de réduire les conséquences des grandes catastrophes provoquées par des déversements d'hydrocarbures. Il convient d'améliorer les technologies de surveillance et d'épuration des déversements d'hydrocarbures et d'en étendre l'utilisation.

#### D. Elargissement de la coopération régionale

126. La coopération régionale en matière de protection et de préservation du milieu marin s'est développée dans plusieurs régions. Cependant, ces activités de coopération sont incomplètes. Dans certaines zones, comme la mer Noire, les mers de l'Asie du Sud, le Pacifique Nord, le Sud-Ouest de l'Atlantique, l'océan Arctique, la mer de Chine méridionale et la mer du Japon, les efforts n'ont pas encore débouché sur des résultats concrets. Les Etats se trouvant dans ces zones sont par conséquent encouragés à prendre de nouvelles mesures en vue de renforcer leur coopération au sein de leurs régions ou sous-régions respectives. Parallèlement, il convient d'encourager les Etats des zones où un système de coopération a déjà été établi à l'étendre à d'autres domaines en vue de renforcer ladite coopération.

#### E. Etablissement de règles relatives à la pollution par immersion

127. Les efforts faits par la communauté internationale pour lutter contre la pollution du milieu marin par immersion, y compris l'incinération en mer, ont permis de réaliser des progrès importants, principalement grâce à l'adoption de la Convention de Londres sur l'immersion et les réunions consultatives des parties contractantes. Lesdites réunions ont fixé comme objectif commun l'élimination de l'immersion de tous les déchets dangereux comportant un risque inacceptable, ce qui est possible si l'on continue à réduire le volume des déchets dangereux et à mieux respecter et appliquer les annexes à la Convention de Londres. Cependant, la mer, potentiel de ressources, notamment énergétiques, et réceptacle des déchets de toutes origines, subit des pressions croissantes; il est donc de plus en plus important d'élaborer une stratégie globale de gestion des déchets, prévoyant notamment la coopération au niveau international. Une telle stratégie, qui mettrait l'accent sur la réduction progressive de tous les déchets et sur l'utilisation de technologies moins polluantes, apparaît comme celle qui offre les meilleures chances de réduire les besoins futurs en matière d'évacuation de déchets tout en permettant d'identifier les meilleures options en la matière sur le plan environnemental.



128. Il est important également de renforcer la coopération internationale sur les plans scientifique et technique pour étudier des solutions de remplacement quant à l'élimination des déchets (en particulier le recyclage), la mise au point et la diffusion de techniques de traitement améliorées et l'utilisation de procédés de fabrication produisant peu ou pas de déchets. Il serait également utile d'élaborer des instruments régionaux ayant trait spécifiquement à l'immersion, en prenant pour modèle la Convention de Londres sur l'immersion.

F. Etablissement de règles concernant les activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale

129. La pollution résultant des activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale, en particulier l'exploration et l'exploitation d'hydrocarbures, présente des caractéristiques relativement uniformes dans les diverses régions du monde. Ces activités recouvrent également des opérations similaires. Il pourrait donc être utile d'étudier la possibilité d'élaborer des principes directeurs en vue de prévenir, de réduire et de maîtriser la pollution que provoquent ces opérations. Les Principes directeurs du PNUE (1982) sur l'extraction minière et le forage en mer pourraient fournir une base à cette fin. Etant donné qu'il n'existe qu'un seul accord régional sur cette question, il convient de faire des efforts non seulement au plan mondial mais aussi au plan régional.

G. Responsabilité en cas de dommage causé par la pollution

130. Il convient de réitérer que la Convention elle-même met l'accent sur la nécessité d'élaborer des normes de droit international relatives à la responsabilité en cas de dommage causé par la pollution du milieu marin. Il est nécessaire de poursuivre le développement du droit international en ce qui concerne des questions telles que les critères et procédures utilisés pour déterminer la responsabilité, évaluer et indemniser les dommages et régler les différends en la matière, ainsi que l'élaboration de critères et de procédures pour le paiement d'indemnités adéquates, prévoyant, par exemple, une assurance obligatoire ou des fonds d'indemnisation.

131. A cet égard, il convient de noter en particulier les travaux de la Commission du droit international, qui examine actuellement la question de la responsabilité des Etats, la question de la responsabilité internationale pour les conséquences préjudiciables découlant d'activités qui ne sont pas interdites par le droit international ainsi que la question du droit relatif aux utilisations des cours d'eau internationaux à des fins autres que la navigation.

132. Quelques progrès ont été réalisés dans le domaine de la responsabilité civile et de l'indemnisation des dommages causés à l'environnement. Cependant, les traités adoptés jusqu'à présent ne portent que sur les transports maritimes d'hydrocarbures et de produits nucléaires et la pollution découlant d'activités relatives aux fonds marins. Aucun instrument n'a été élaboré concernant d'autres types de pollution, bien que l'OMI travaille actuellement à l'élaboration d'une convention sur la responsabilité et l'indemnisation en ce qui concerne les dommages causés par le transport en mer de produits dangereux et nocifs. Par ailleurs, même

dans les domaines qui ont déjà été couverts, des problèmes continuent de se poser, en particulier en ce qui concerne le paiement d'indemnités adéquates et l'évaluation par les méthodes juridiques traditionnelles des dommages causés à l'environnement 36/.

#### H. Application des lois relatives à la pollution

133. En ce qui concerne l'application des lois et règlements visant à protéger et à préserver le milieu marin, la Convention est importante du fait qu'elle fait obligation aux Etats parties d'en assurer l'application en ce qui concerne toutes les sources de pollution. En particulier, renforcer la juridiction des Etats côtiers et des Etats du port en matière d'application de la Convention faciliterait l'application des règles relatives à la pollution par les navires. A cet égard, le mémorandum d'accord sur les contrôles par l'Etat du port, adopté par les Etats européens, constitue un fait nouveau important, compte tenu en particulier des procédures prévues en matière d'enquête et d'établissement de rapports.

134. Des problèmes continuent cependant de se poser en ce qui concerne la capacité des pays à réunir les données nécessaires et à surveiller l'application des lois et règlements. L'entrée en vigueur de la Convention peut multiplier ces problèmes étant donné l'élargissement considérable des domaines relevant de la juridiction des Etats côtiers. Le PNUE, l'Agence internationale de l'énergie atomique, la Commission océanographique intergouvernementale et le GESAMP se sont efforcés d'améliorer lesdites capacités, mais il est urgent de renforcer encore la coopération internationale dans ce domaine. Il faudrait par ailleurs que les Etats modifient ou mettent à jour leur droit interne afin de pouvoir agir plus efficacement en cas de violation des règles relatives à l'environnement. Il convient par ailleurs de renforcer la coopération internationale et les arrangements réciproques entre Etats visant à faciliter et à accélérer les procédures judiciaires.

#### I. Adhésion plus large aux instruments existants

135. Comme il ressort clairement des données qui accompagnent la liste des instruments pertinents (voir annexe), nombre d'entre eux, y compris la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, ne sont pas entrés en vigueur, le nombre des Etats les ayant ratifiés ou y ayant adhéré étant insuffisant. De nombreux autres instruments, bien qu'entrés en vigueur, n'ont pas été acceptés par la majorité des Etats. Certains instruments ont à peine atteint les minima requis pour leur entrée en vigueur.

136. Pour cette raison, il est nécessaire qu'un plus grand nombre d'Etats adhèrent aux conventions et aux traités existants. Il est particulièrement important qu'ils adhèrent à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dont la Commission mondiale pour l'environnement et le développement a dit qu'elle était "la mesure la plus importante que les nations puissent prendre au départ dans l'intérêt du système qui soutient la vie menacée dans les océans" 37/.

Notes

1/ Documents officiels de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, vol. XVII (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.84.V.3), document A/CONF.62/122.

2/ Pour le rapport de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement, voir la publication des Nations Unies portant le numéro de vente F.73.II.A.14.

3/ Cette définition du développement durable figure dans le rapport de la Commission mondiale pour l'environnement et le développement (A/42/427, annexe, chap. 2, par. 1).

4/ Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 450, No 6465, p. 11.

5/ Ibid., vol. 499, No 7302, p. 311.

6/ Rapport de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement, Stockholm, 5-16 juin 1972 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.II.A.14), chap. I.

7/ International Legal Materials, vol. 15, p. 290.

8/ ST/LEG/SER.B/18, p. 518 à 547.

9/ Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 704, No 10099, p. 3.

10/ Ibid., vol. 882, No 11793, p. 311.

11/ Il s'agit des conventions suivantes : la Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs (Oslo, 1972), art. 3; la Convention d'Helsinki, art. 3 (2); la Convention de Paris, art. 7; la Convention de Koweït, art. III e); la Convention d'Abidjan, art. 4 (5); la Convention de Djeddah, art. III (5); la Convention de Cartagena, art. 4 (2); la Convention de Nairobi, art. 4 (5); et la Convention de Nouméa, art. 5 (2).

12/ ST/LEG/SER.B/18, p. 547 à 558.

13/ International Legal Materials, vol. 19, p. 869.

14/ Il s'agit des conventions suivantes : la Convention d'Helsinki, art. 2 et 6 et annexes II et III; la Convention de Barcelone, art. 8; la Convention de Koweït, art. VI; la Convention d'Abidjan, art. 7; la Convention de Lima, art. 3 (5) et 4 a) i); la Convention de Djeddah, art. VI; la Convention de Cartagena, art. 7; la Convention de Nairobi, art. 7; et la Convention de Nouméa, art. 7.

15/ Il s'agit des instruments suivants : l'Accord de Bonn de 1969; l'Accord de Copenhague; la Convention de Stockholm; le Protocole (à la Convention de Koweït) concernant la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les

hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (1978); l'Accord concernant la coopération régionale dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique dans le Pacifique du Sud-Est (1981) et le Protocole supplémentaire à cet Accord (1983); le Protocole (à la Convention de Djeddah) concernant la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (1982); le Protocole (à la Convention de Cartagena) relatif à la coopération en matière de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans la région des Caraïbes (1983); l'Accord de Bonn de 1983; le Protocole (à la Convention de Nairobi) relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique dans la région de l'Afrique de l'Est (1985); et le Protocole (à la Convention de Nouméa) concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution marine en cas de situation critique dans la région du Pacifique Sud (1986).

16/ Les instruments et dispositions pertinents sont indiqués ci-après : la Convention d'Helsinki, art. 2 et 10; la Convention de Barcelone, art. 7; la Convention de Koweït, art. VII; la Convention d'Abidjan, art. 8; la Convention de Lima, art. 4 c); la Convention de Djeddah, art. VII; la Convention de Cartagena, art. 8; la Convention de Nairobi, art. 8; le Protocole (à la Convention de Nairobi) relatif aux zones protégées et à la faune et à la flore sauvages dans la région de l'Afrique de l'Est (1985), art. 10 g); et la Convention de Nouméa, art. 8.

17/ ST/LEG/SER.B/16, p. 457 à 463.

18/ Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1046, No 15749, p. 120.

19/ International Legal Materials, vol. 15, p. 300.

20/ Il s'agit des conventions suivantes : la Convention d'Helsinki, art. 2 et 9 et annexes V et VI; la Convention de Barcelone, art. 5; la Convention de Koweït, art. V; la Convention d'Abidjan, art. 6; la Convention de Lima, art. 4 a) iii); la Convention de Djeddah, art. V; la Convention de Cartagena, art. 6; la Convention de Nairobi, art. 6 et son Protocole relatif aux zones protégées et à la faune et à la flore sauvages dans la région de l'Afrique de l'Est, art. 10 b); et la Convention de Nouméa, art. 10.

21/ Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1050, No 15824, p. 16.

22/ International Legal Materials, vol. 14, p. 963.

23/ Ibid., vol. 9, p. 25.

24/ ST/LEG/SER.B/18, p. 457 à 517.

25/ Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 327, No 4714, p. 3.

26/ Ibid., vol. 480, No 6964, p. 43.

27/ Il s'agit des conventions suivantes : la Convention d'Helsinki, art. 2 et 6, et annexes II et III; la Convention de Barcelone, art. 8; la Convention de Koweït, art. VI; la Convention de Lima, art. 4 a) ii); la Convention de Djeddah, art. VI; la Convention d'Abidjan, art. 9; la Convention de Cartagena, art. 9; la Convention de Nairobi, art. 9; et la Convention de Nouméa, art. 9.

28/ ST/LEG/SER.B/16, p. 447 à 454.

29/ ST/LEG/SER.B/18, p. 387.

30/ Il s'agit des conventions suivantes : la Convention de Barcelone, art. 12; la Convention de Koweït, art. XIII; la Convention d'Abidjan, art. 15; la Convention de Lima, art. 11; la Convention de Djeddah, art. XIII; la Convention de Cartagena, art. 14; la Convention de Nairobi, art. 15; et la Convention de Nouméa, art. 20.

31/ Le groupe des sept principaux pays démocratiques industrialisés a également demandé dans sa déclaration sur la réunion économique au sommet du 16 juillet 1989 que les organismes compétents des Nations Unies établissent un rapport sur l'état des océans.

32/ A paraître en tant que No 39 de la série Reports and Studies du GESAMP. La dernière étude de ce type a été effectuée il y a 10 ans. Depuis, la littérature scientifique sur la pollution marine a au moins doublé de volume, les techniques d'analyse se sont améliorées, les systèmes de mesure des océans ont considérablement progressé (on utilise des satellites, des bouées dérivantes et fixes ainsi que des navires), les techniques de régulation des procédés antipollution ont été raffinées, enfin, de nouvelles règles et de nouveaux règlements internationaux et nationaux sont entrés en vigueur. Comme on pouvait s'y attendre, l'ordre des priorités environnementales a été modifié.

33/ Des études sont effectuées par les membres du GESAMP et de l'OMI, ainsi qu'au titre du programme des mers régionales du PNUE, sur des questions telles que le brassage des polluants entre l'atmosphère et les océans, la pollution du milieu marin par l'atmosphère, la modification de l'atmosphère par les polluants et les rapports entre les processus océaniques et le climat. Une étude approfondie dans ce domaine, intitulée "Atmospheric input of trace species to the world ocean", a été publiée en tant que rapport du GESAMP. Il y est indiqué que les nombreux métaux en traces dissous et la plupart des espèces organiques synthétiques que reçoivent les océans parviennent en plus grande quantité de l'atmosphère que des cours d'eau. L'apport atmosphérique représente 90 % ou plus de l'apport combiné de l'atmosphère et des cours d'eau. L'apport atmosphérique des composés azotés est également supérieur à celui qui provient des cours d'eau.

34/ Publication du PNUE - Environmental Law Guidelines and Principles No 7 - reproduite dans Annual Review of Ocean Affairs, vol. I et II (1985-1987), p. 655 à 674.

35/ L'OMI a élaboré une annexe technique de ce type devant être jointe au Protocole pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique.

36/ Il convient de noter qu'un groupe spécial d'experts juridiques sur l'immersion, constitué par l'OMI, a étudié l'élaboration de procédures d'évaluation de la responsabilité en cas de dommage causé à l'environnement par immersion. Le Groupe intergouvernemental d'experts sur l'immersion de déchets radioactifs, créé par la Convention de Londres sur l'immersion, doit étudier des procédures permettant d'établir la responsabilité et l'indemnisation pour les pertes ou dommages causés par l'immersion de déchets radioactifs.

Annexe

TRAITES MULTILATERAUX RELATIFS A LA PROTECTION ET A LA PRESERVATION  
DU MILIEU MARIN

(Etat au 1er juillet 1989)

I. INSTRUMENTS MONDIAUX

1. Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, Londres, 12 mai 1954. Entrée en vigueur le 26 juillet 1958. Nombre de parties : 70 a/.

Amendements :

Amendements de 1962. Entrés en vigueur le 18 mai 1967 (art. I à X, XVI et XVIII, et Annexes A et B à la Convention) et le 28 juin 1967 (art. XIV).

Amendements de 1969. Entrés en vigueur le 20 janvier 1978.

Amendement de 1971 (relatif à la protection du récif de la grande barrière). Pas encore entré en vigueur (28 instruments d'acceptation ont été déposés sur les 48 requis pour que l'amendement entre en vigueur).

Amendement de 1971 (relatif aux soutes). Pas encore entré en vigueur (27 instruments d'acceptation ont été déposés sur les 48 requis pour que l'amendement entre en vigueur).

2. Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, Bruxelles, 10 octobre 1957. Entrée en vigueur le 31 mai 1968. Nombre de parties : 25 b/.
- 2.1 Protocole d'amendement à la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, Londres, 21 décembre 1979. Entré en vigueur le 6 octobre 1984. Nombre de parties : 6.
3. Traité sur l'Antarctique, Washington, 1er décembre 1959. Entré en vigueur le 23 juin 1961. Nombre de parties : 39.
4. Règles internationales pour prévenir les abordages en mer, Londres, 17 juin 1960. Entrées en vigueur le 1er septembre 1965. Nombre d'instruments d'acceptation : 72 c/.
5. Convention relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires, Bruxelles, 25 mai 1962. Pas encore entrée en vigueur.
6. Traité interdisant les essais d'armes nucléaires dans l'atmosphère, dans l'espace extra-atmosphérique et sous l'eau, Moscou, 5 août 1963. Entré en vigueur le 10 octobre 1963. Nombre de parties : 114.

7. Convention internationale sur les lignes de charge, Londres, 5 avril 1966. Entrée en vigueur le 21 juillet 1968. Nombre de parties : 114.

Amendements :

Amendement de 1971. Pas encore entré en vigueur (48 instruments d'acceptation ont été déposés sur les 76 requis pour que l'amendement entre en vigueur).

Amendement de 1975. Pas encore entré en vigueur (43 instruments d'acceptation ont été déposés sur les 76 requis pour que l'amendement entre en vigueur).

Amendement de 1979. Pas encore entré en vigueur (40 instruments d'acceptation ont été déposés sur les 76 requis pour que l'amendement entre en vigueur).

Amendement de 1983. Pas encore entré en vigueur (42 instruments d'acceptation ont été déposés sur les 76 requis pour que l'amendement entre en vigueur).

- 7.1 Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966, Londres, 11 novembre 1988. Pas encore entré en vigueur.

8. Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, 29 novembre 1969. Entrée en vigueur le 19 juin 1975. Nombre de parties : 62 (plus 3 ayant un statut provisoire).

- 8.1 Protocole à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Londres, 19 novembre 1976. Entré en vigueur le 8 avril 1981. Nombre de parties : 27 (plus une partie ayant un statut provisoire).

- 8.2 Protocole visant à amender la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Londres, 25 mai 1984. Pas encore entré en vigueur. (13 signataires; 3 instruments de ratification et 2 instruments d'adhésion ont été déposés sur les 10 instruments de ratification ou d'adhésion requis pour que le Protocole entre en vigueur).

9. Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par des hydrocarbures, Bruxelles, 29 novembre 1969. Entrée en vigueur le 6 mai 1975. Nombre de parties : 54.

- 9.1 Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, Londres, 2 novembre 1973. Entré en vigueur le 30 mars 1983. Nombre de parties : 23.



10. Accord sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux, Londres, 6 octobre 1971. Entré en vigueur le 2 janvier 1974. Nombre de parties : 13.
11. Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, Bruxelles, 17 décembre 1971. Entrée en vigueur le 15 juillet 1975. Nombre de parties : 11.
12. Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, 18 décembre 1971. Entrée en vigueur le 16 octobre 1978. Nombre de parties : 40.
  - 12.1 Protocole relatif à la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Londres, 19 novembre 1976. Pas encore entré en vigueur (3 signataires; 3 instruments de ratification, 10 d'adhésion et un d'acceptation ont été déposés, soit environ deux tiers du nombre requis pour que le Protocole en vigueur).
  - 12.2 Protocole relatif à la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Londres, 25 mai 1984. Pas encore entré en vigueur (12 signataires; un instrument de ratification et un d'approbation ont été déposés sur les huit instruments de ratification ou d'adhésion requis pour que le Protocole entre en vigueur).
13. Convention sur la conservation des phoques de l'Antarctique, Londres, 11 février 1972. Entrée en vigueur le 11 mars 1978. Nombre de parties : 13.
14. Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Londres, 20 octobre 1972. Entrée en vigueur le 15 juillet 1977. Nombre de partie : 102 (plus deux parties ayant un statut provisoire).

Amendements :

Amendement de 1981. Entré en vigueur le 1er juin 1983.

Amendement de 1987. Entré en vigueur le 19 novembre 1989.

15. Convention internationale pour la sécurité des conteneurs, Genève, 2 décembre 1972. Entrée en vigueur le 6 septembre 1977. Nombre de parties : 48.

Amendements :

Amendement de 1981. Entré en vigueur le 1er décembre 1981.

Amendement de 1983. Entré en vigueur le 1er juin 1984.

16. Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières, Londres, Mexico, Moscou et Washington, 29 décembre 1972. Entrée en vigueur le 30 août 1975. Nombre de parties : 63.

Amendements :

Amendements de 1978 à la Convention (différents). Pas encore entrés en vigueur (12 instruments d'acceptation ont été déposés sur les 42 requis pour que les amendements entrent en vigueur).

Amendements de 1978 à l'annexe (incinération). Entrés en vigueur le 11 mars 1979 (pour toutes les parties à la Convention à l'exception de la République fédérale d'Allemagne et de la Nouvelle-Zélande).

Amendements de 1980 aux annexes. Entrés en vigueur le 11 mars 1981 (pour toutes les parties à la Convention à l'exception du Japon et de la République fédérale d'Allemagne).

17. Protocole sur les emménagements à bord des navires de passagers qui effectuent des transports spéciaux, Londres, 13 juillet 1973. Entré en vigueur le 2 juin 1977. Nombre de parties : 12.
18. Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, Londres, 2 novembre 1973 (telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif).
- 18.1 Protocole relatif à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, Londres, 17 février 1978. Le protocole est entré en vigueur le 2 octobre 1983, l'annexe I le 2 octobre 1983, l'annexe II le 6 avril 1987, l'annexe V le 31 décembre 1988. Nombre de parties : 54 (36 Etats ont accepté l'annexe facultative III, 32 Etats l'annexe facultative IV et 38 Etats l'annexe facultative V).

Amendements :

Amendements de 1984. Entrés en vigueur le 7 janvier 1986.

Amendements de 1985 (Protocole I). Entrés en vigueur le 6 avril 1987.

Amendements de 1987 (Annexe I). Entrés en vigueur le 1er avril 1989.

19. Convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, Canberra, 20 mai 1980. Entrée en vigueur le 7 avril 1982. Nombre de parties : 23.
20. Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 1er novembre 1974. Entrée en vigueur le 25 mai 1980. Nombre de parties : 104.

Amendements :

Amendements de 1981. Entrés en vigueur le 1er septembre 1984.

Amendements de 1983. Entrés en vigueur le 1er juillet 1986.

Amendement de 1987 [Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC)]. Entré en vigueur le 30 octobre 1988.

Amendements de 1988 (avril/navire roulier). Entrés en vigueur le 22 octobre 1989.

Amendement de 1988 (octobre/navire roulier). N'est pas encore entré en vigueur (devrait entrer en vigueur le 29 avril 1990).

Amendement de 1988 (Système mondial de détresse et de sécurité en mer). N'est pas encore entré en vigueur (devrait entrer en vigueur le 1er février 1990).

- 20.1 Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer, 1974, Londres, 17 février 1978. Entré en vigueur le 1er mai 1981. Nombre de parties : 69.

Amendements :

Amendement de 1981. Entré en vigueur le 1er septembre 1984.

Amendements de 1988 (Système mondial de détresse et de sécurité en mer). Pas encore entrés en vigueur (devraient entrer en vigueur le 1er février 1990).

- 20.2 Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 11 novembre 1988. Pas encore entré en vigueur.
21. Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, Londres, 19 novembre 1976. Entrée en vigueur le 1er décembre 1986. Nombre de parties : 16.
22. Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, Torremolinos, 2 avril 1977. Pas encore entrée en vigueur (6 signataires; deux instruments de ratification; 12 d'adhésion et un d'approbation ont été déposés alors que des instruments de ratification ou d'adhésion doivent avoir été déposés par 15 Etats dont les flottes de pêche représentent au total au moins 50 % en nombre de la flotte mondiale des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres, pour que la Convention entre en vigueur).
23. Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, Londres, 7 juillet 1978. Entrée en vigueur le 28 avril 1984. Nombre de parties : 69.

24. Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982. Pas encore entrée en vigueur (159 signataires; 40 instruments de ratification ont été déposés sur les 60 instruments de ratification ou d'adhésion requis pour que la Convention entre en vigueur).
25. Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, Genève, 7 février 1986. Pas encore entrée en vigueur (13 signataires, 3 instruments de ratification et 3 instruments d'adhésion ont été déposés alors que des instruments de ratification ou d'adhésion doivent avoir été déposés par 40 Etats, dont le tonnage représente au total au moins 25 % du tonnage mondial, pour que la Convention entre en vigueur).
26. Convention sur la notification rapide d'un accident nucléaire, Vienne, 26 septembre 1986. Entrée en vigueur le 27 octobre 1986. Nombre de parties : 37.
27. Convention sur l'assistance en cas d'accident nucléaire ou de situation d'urgence radiologique, Vienne, 26 septembre 1986. Entrée en vigueur le 26 février 1987. Nombre de parties : 32.
28. Convention sur la réglementation des activités relatives aux ressources minières de l'Antarctique, Wellington, 2 juin 1988. Pas encore entrée en vigueur (ouverte à la signature jusqu'au 25 novembre 1989).
29. Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontière de déchets dangereux et de leur déversement, Bâle, 22 mars 1989. Pas encore entrée en vigueur (ouverte à la signature jusqu'au 22 mars 1990).
30. Convention internationale sur la récupération, Londres, 28 avril 1989. Pas encore entrée en vigueur (ouverte à la signature jusqu'au 30 juin 1990).

## II. INSTRUMENTS REGIONAUX

1. Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, Paris, 29 juillet 1960 (telle qu'amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964). Entrée en vigueur le 1er avril 1968. Nombre de parties : 10. Région : territoires métropolitains des membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques.
  - 1.1 Protocole portant amendement de la Convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 20 juillet 1960, Paris, 16 novembre 1982. Entré en vigueur le 7 octobre 1988. Nombre de parties : 11.
2. Convention supplémentaire à la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960 (telle qu'amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964), Bruxelles, 31 janvier 1963. Entrée en vigueur le 4 décembre 1974. Nombre de parties : 10. Région : territoires métropolitains des membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques.

3. Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer du Nord par les hydrocarbures, Bonn, 9 juin 1969. Entré en vigueur le 9 août 1969. Nombre de parties : 6. Région : mer du Nord.
4. Convention sur la conservation des ressources biologiques de l'Atlantique Sud-Est, Rome, 23 octobre 1969. Entrée en vigueur le 24 octobre 1971. Nombre de parties : 18. Région : Atlantique Sud-Est.
5. Accord entre le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, Copenhague, 16 septembre 1971. Entré en vigueur le 16 octobre 1971. Nombre de parties : 4. Région : mer Baltique.
6. Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, Oslo, 15 février 1972. Entrée en vigueur le 7 avril 1974. Nombre de parties : 13. Région : régions des océans Atlantique et Arctique qui s'étendent au nord 36° de latitude nord et entre le 42° de longitude ouest et le 51° de longitude est, à l'exclusion de la mer Méditerranée et de la mer Baltique.
- 6.1 Protocole portant amendement de la Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, Oslo, 2 mars 1983. Pas encore entré en vigueur.
7. Accord relatif à la conservation des ours blancs, Oslo, 15 novembre 1973. Entré en vigueur le 26 mai 1976. Nombre de parties : 5. Région : Arctique.
8. Convention entre le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède, pour la protection de l'environnement, Stockholm, 19 février 1974. Entrée en vigueur le 5 octobre 1976. Nombre de parties : 4. Région nordique.
9. Convention sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique, Helsinki, 22 mars 1974. Entrée en vigueur le 3 mai 1980. Nombre de parties : 7. Région : mer Baltique.
10. Convention sur la prévention de la pollution marine d'origine tellurique, Paris, 4 juin 1974. Entrée en vigueur le 6 mai 1978. Nombre de parties : 13. Région : régions des océans Atlantique et Arctique qui s'étendent au nord du 36° de latitude nord et entre le 42° de longitude ouest et le 51° de longitude est, à l'exclusion de la mer Méditerranée et de la mer Baltique.
- 10.1 Protocole relatif à la Convention sur la prévention de la pollution marine d'origine tellurique, Paris, 26 mars 1986. Pas encore entré en vigueur (5 Etats contractants - la Convention doit être ratifiée par toutes les parties pour entrer en vigueur).
11. Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, Barcelone, 16 février 1976. Entrée en vigueur le 12 février 1978. Nombre de parties : 18. Région : mer Méditerranée.

- 11.1 Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution dans la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, Barcelone, 16 février 1976. Entré en vigueur le 12 février 1978. Nombre de parties : 18.
- 11.2 Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, Barcelone, 16 février 1976. Entré en vigueur le 16 février 1978. Nombre de parties : 18.
- 11.3 Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique, Athènes, 17 mai 1980. Entré en vigueur le 17 juin 1983. Nombre de parties : 11.
- 11.4 Protocole concernant les aires spécialement protégées en Méditerranée, Genève, 3 avril 1982. Entré en vigueur le 23 mars 1986. Nombre de parties : 9.
12. Convention sur la conservation de la nature dans le Pacifique Sud, Apia, 12 juin 1976. Pas encore entrée en vigueur. Région : Pacifique Sud.
13. Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés par la pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales des fonds marins, Londres, 1er mai 1977. Pas encore entrée en vigueur (6 signataires; pas de ratification - le dépôt de 4 instruments de ratification ou d'adhésion est requis pour que la Convention entre en vigueur. Région : mer du Nord, mer Baltique et océan Atlantique au nord du 36° de latitude nord.
14. Convention régionale de Koweït sur la coopération pour la protection du milieu marin contre la pollution, Koweït, 24 avril 1978. Entrée en vigueur le 1er juillet 1979. Nombre de parties : 8. Région : golfe Persique et golfe d'Oman.
  - 14.1 Protocole concernant la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances toxiques en cas de situation critique, Koweït, 24 avril 1978. Entré en vigueur le 1er juillet 1979. Nombre de parties : 8.
  - 14.2 Protocole relatif à la pollution marine résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, Koweït, 29 mars 1989. Pas encore entré en vigueur (cinq instruments de ratification ou d'adhésion doivent avoir été déposés pour que le Protocole entre en vigueur).
15. Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, Genève, 13 novembre 1979. Entrée en vigueur le 16 mars 1983. Nombre de parties : 32. Région : Etats membres de la Commission économique pour l'Europe.
16. Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, Abidjan, 23 mars 1981. Entrée en vigueur le 5 août 1984. Nombre de parties : 7. Région : Afrique occidentale et Afrique centrale de la Mauritanie à la Namibie.

- 16.1 Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, Abidjan, 23 mars 1981. Entré en vigueur le 5 août 1984. Nombre de parties : 7.
17. Convention concernant la protection de l'environnement marin et des aires côtières du Pacifique du Sud-Est, Lima, 12 novembre 1981. Entrée en vigueur le 19 mai 1986. Nombre de parties : 5. Région : Pacifique du Sud-Est.
18. Accord concernant la coopération régionale dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique dans le Pacifique du Sud-Est, Lima, 12 novembre 1981. Entré en vigueur le 14 juillet 1986. Nombre de parties : 4. Région : Pacifique du Sud-Est.
- 18.1 Protocole pour la protection du Pacifique du Sud-Est contre la pollution d'origine tellurique, Quito, 22 juillet 1983. Entré en vigueur le 23 septembre 1986. Nombre de parties : 4.
- 18.2 Protocole supplémentaire à l'Accord concernant la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique dans le Pacifique du Sud-Est, Quito, 22 juillet 1983. Entré en vigueur le 20 mai 1987. Nombre de parties : 5.
19. Convention régionale pour la conservation du milieu marin de la mer Rouge et du golfe d'Aden, Djeddah, 14 février 1982. Entrée en vigueur le 20 août 1985. Nombre de parties : 4. Région : mer Rouge et golfe d'Aden.
- 19.1 Protocole concernant la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, Djeddah, 14 février 1982. Entré en vigueur le 20 août 1985. Nombre de parties : 4.
20. Convention sur la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes, Carthagène, 24 mars 1983. Entrée en vigueur le 11 octobre 1986. Nombre de parties : 15. Région : Caraïbes.
- 20.1 Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre le déversement d'hydrocarbures dans la région des Caraïbes, Carthagène, 24 mars 1983. Entré en vigueur le 11 octobre 1986. Nombre de parties : 16.
21. Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances nuisibles, Bonn, 13 septembre 1983. Pas encore entré en vigueur. Région : mer du Nord.
22. Convention relative à la protection, à la gestion et à la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est, Nairobi, 21 juin 1985. Pas encore entrée en vigueur (10 signataires; six instruments de ratification ou d'adhésion doivent avoir été déposés pour que la Convention entre en vigueur). Région : Afrique de l'Est.

- 22.1 Protocole relatif aux zones protégées et à la faune et à la flore sauvages dans la région de l'Afrique de l'Est, Nairobi, 21 juin 1985. Pas encore entré en vigueur (10 signataires; six instruments de ratification ou d'adhésion doivent avoir été déposés pour que le Protocole entre en vigueur).
- 22.2 Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique dans la région de l'Afrique de l'Est, Nairobi, 21 juin 1985. Pas encore entré en vigueur (10 signataires; six instruments de ratification ou d'adhésion doivent avoir été déposés pour que le Protocole entre en vigueur).
23. Convention pour la protection et la mise en valeur des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud, Nouméa, 25 novembre 1986. Pas encore entrée en vigueur (27 signataires; 10 instruments de ratification ou d'adhésion doivent avoir été déposés pour que la Convention entre en vigueur). Région : Pacifique Sud.
- 23.1 Protocole pour la prévention de la pollution de la région du Pacifique Sud par les opérations d'immersion, Nouméa, 25 novembre 1986. Pas encore entré en vigueur (27 signataires; cinq instruments de ratification ou d'adhésion doivent avoir été déposés pour que le Protocole entre en vigueur).
- 23.2 Protocole concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique dans la région du Pacifique Sud, Nouméa, 25 novembre 1986. Pas encore entré en vigueur (27 signataires; cinq instruments de ratification ou d'adhésion doivent avoir été déposés pour que le Protocole entre en vigueur).

#### Notes à l'annexe

a/ Cette convention a été remplacée, à compter du 2 octobre 1983, par le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que conclue entre les Etats parties à cette convention.

b/ Cette convention a été remplacée, à compter du 1er décembre 1986, par la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que conclue entre les Etats parties à cette convention.

c/ Ces règles ont été remplacées, à compter du 15 juillet 1977, par les Règles annexées à la Convention internationale de 1972 concernant les Règles internationales pour prévenir les abordages en mer, telle que conclue entre les Etats parties à cette convention.

d/ Le Protocole est entré en vigueur le 1er septembre 1989 alors que la liste qui fait l'objet de la présente annexe était déjà établie. Treize Etats parties y sont parties.

-----





Assemblée générale

Distr.  
GENERALE

A/44/461/Corr.1  
18 octobre 1989  
FRANCAIS  
ORIGINAL : ANGLAIS

Quarante-quatrième session  
Point 30 de l'ordre du jour

DROIT DE LA MER

Protection et préservation du milieu marin

Rapport du Secrétaire général

Rectificatif

1. [Sans objet en français.]
2. [Sans objet en français.]
3. Page 29, paragraphe 111

A la fin de ce paragraphe, ajouter le texte suivant :

La Déclaration de Tarawa, signée par les chefs de gouvernement lors du vingtième Forum du Pacifique Sud, tenu les 10 et 11 juillet 1989 (voir A/44/463, annexe), rend compte des effets de cette situation nouvelle dans la région du Pacifique Sud. En ce qui concerne la pêche aux filets dérivants dans le Pacifique Nord, les Etats-Unis et le Japon ont conclu un accord le 23 juin 1989, et un accord a également été conclu, le 8 septembre 1989, entre les Etats-Unis et la République de Corée. L'Institut américain de Taiwan (représentant les intérêts des Etats-Unis) a conclu, le 25 août 1989, avec les autorités locales, un accord relatif à la pêche aux filets dérivants.

4. Page 33, paragraphe 129, troisième phrase

Lire la troisième phrase de ce paragraphe comme suit :

Il pourrait donc être utile d'étudier la possibilité d'élaborer des principes directeurs spécifiques en vue de prévenir, de réduire et de maîtriser la pollution que provoquent ces opérations.

-----