



Assemblée générale

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

	Paragraphes	
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 - 5	4
B. Mécanisme permettant de concilier les utilisations des océans et les intérêts .....		
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)

III. LA PROTECTION ET LA PRÉSERVATION DU MILIEU MARIN		
A. Historique .....	21 - 25	8
B. Définition de l'expression "pollution du milieu marin" .....	26	9
C. Obligations des Etats .....	27 - 57	10
2. Activités relatives aux fonds marins relevant		
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
IV. INSTRUMENTS INTERNATIONAUX ET REGIONAUX CONNEXES .....		
V. ETAT DES OCEANS .....	98 - 114	26

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphe</u> s	<u>Pages</u>
VI. DOMAINES D'ACTION FUTURE .....	115 - 130	30
A. Etablissement de règles relatives à la pollution d'origine tellurique .....	110 - 110	30
B. Etablissement de règles relatives à la pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique .....	120 - 120	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> <u>Traites multilatéraux relatifs à la protection et</u> <u>la préservation du milieu marin .....</u>		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

d'établir, pour sa quarante-quatrième session, un rapport spécial sur les développements récents concernant la protection et la préservation du milieu marin et des ressources maritimes, le droit de la mer 1/.

2. Le rapport comprend cinq chapitres. Le chapitre II passe en revue l'environnement en tant qu'elle constitue un mécanisme permettant de concilier les

le développement et la transfert des sciences et des technologies maritimes, la préservation du milieu marin. Le chapitre IV passe en revue les traités multilatéraux qui portent sur ces sujets au cours des dernières années. Les dispositions de la Convention ont été incorporées dans les divers instruments adoptés aux niveaux mondial et régional. Le chapitre V

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 PRÉSERVATION DU 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 raisonnables 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,

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 de la mer. 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'écoulement de la mer est 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 fondamental dans 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 reflète 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, dans 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 problèmes 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. 167 de la Convention).

8. Il importe toutefois de rappeler que les dispositions relatives à la pollution marine sont liées par des 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 de la mer. La Convention, par exemple, la liberté de navigation, le droit de passage, 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

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

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

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 stimule 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

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 établir des installations écologiques. Par conséquent, la Convention reconnaît pleinement le rôle important que la réduction des incidences des accidents joue dans la protection de l'environnement, en particulier la pollution du milieu marin, et elle relie la protection de l'environnement à 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 visant à mieux résoudre les problèmes de plus en plus vastes qui affectent l'environnement mondial. En outre, les dispositions qu'elle contient en la matière constituent l'ensemble le plus avancé de règles de droit international existant dans le domaine 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 imposée 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 transfrontières, 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 transfrontières 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 économique durable.

18. La nouvelle approche proposée pour la protection des espèces associées et

la biodiversité marine et la protection des zones maritimes protégées et celle de protection

tendant à une protection efficace de l'environnement par exemple la protection de la diversité des ressources biologiques marines.

19. L'application plus vaste de 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

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 adoptés 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 marin. Il a été recommandé que les gouvernements adhèrent 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 sur le devoir des Etats d'empêcher la pollution des mers, de faire en sorte que leurs activités ne causent pas de dommages à l'environnement 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 principes généraux qui imposent de prendre diverses mesures pour évaluer et prévenir 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 1.4.2 du 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 nocifs sur les ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risquant pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légales 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 la Convention, on définit "l'immersion" comme "l'acte de jeter à la mer des déchets ou autres matières" et "tout sabordage ou acte de sabotage qui entraîne l'immersion ou autres matières".

L'exploitation normale de navires ou de plates-formes offshore ne constitue pas une 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 192 établit une relation entre cette obligation d'ordre général des Etats et la responsabilité des Etats en matière de pollution du milieu marin. La communauté mondiale a la protection et à la préservation du milieu marin.

autre généralement considérée 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 l'obligation générale de protéger et de préserver le milieu marin, énoncée à l'article 192. Le 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 œuvre à cette fin "les moyens les mieux adaptés dont ils disposent, en fonction de leurs capacités" (ibid.). Ces mesures

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

fonctionnent dans le milieu marin.

la protection des "écosystèmes rares ou délicats" et "l'habitat" d'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 de substances nouvelles dans le milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant entraîner des changements considérables et nuisibles (art. 196).

32. En remplissant leurs obligations, les Etats doivent s'abstenir de toute ingérence injustifiable dans les activités marines des autres Etats dans l'exercice de 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 des droits des autres Etats (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 (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 (art. 211, par. 4).

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 compatibles avec la Convention, pour protéger et préserver le milieu marin, compte tenu des particularités de caractère international"

L'obligation de coopérer recouvre le devoir d'informer les Etats d'un danger effectif ou imminent, de 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 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 technique (art. 202 et 203), l'obligation de surveiller et d'évaluer les risques de pollution imminente, 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.

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 internationales tout 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 III 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; 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 énumérées à 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 des articles 202 et 203 de l'article 207, leur 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, un Etat exerce sa souveraineté 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 géographiques, des besoins économiques 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, relatives aux activités relatives aux fonds marins et relevant de leur juridiction ou qui provient d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages situés dans la zone économique exclusive. L'article 207, une norme minimale est fixée : ces mesures ne doivent pas être moins efficaces que les mesures nationales. Elles peuvent être très exigeantes, 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. 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 du 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 protéger et préserver 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. Elle doit 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 promouvoir les bénéfices 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 article 21, paragraphe 3).

44. L'article 150 de la Convention dispose en outre que les activités menées dans la Zone ne seront en vue de servir de façon permanente ses ressources et au maintien

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 l'incorporation dans la zone 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 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. L'élaboration de la pollution par les navires depuis de nombreux 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 pour le leur essor et conformément aux normes, prescriptions, etc. adoptés par l'intermédiaire de l'organisme international compétent en matière de pollution par les navires (art. 211, par. 1). Les règles et normes internationales

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. La présente Convention, en vertu de 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 b)] 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 vue de 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 l'exception des navires de pêche et des navires

transportant des substances 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 géographiques 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 a 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 b)) 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 États, en prenant acte de la nécessité de veiller

52. Les dispositions de mise en application comportant également d'autres

Les demandes adressées par d'autres États à enquêter sur des violations suspectées,  
de fournir des renseignements ou d'aider à faire appliquer la législation sur les  
navires qui ne sont pas en mesure de naviguer et menacent de causer des dommages au

53. Aux termes du paragraphe 2 de l'article 220, un État côtier a le droit de

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 État peut  
procéder à l'inspection matérielle d'un navire naviguant dans sa zone économique

lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la zone économique

Lorsqu'un navire est en mer, l'État côtier a le droit de mener une enquête et  
ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, tenter 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'État du port ne peut tenter d'action du fait de rejets effectués dans  
les eaux placées sous la souveraineté et la juridiction d'un autre État, excepté si  
l'autre État, l'État du pavillon, ou un État qui a subi ou risque de subir des  
dommages du fait de ces rejets, le demande. Aux termes du paragraphe 3 de l'article  
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.

#### 5. 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'un État côtier ont droit à une  
protection spéciale. Les États côtiers peuvent, dans certaines circonstances,  
adopter et faire appliquer des lois et règlements afin de prévenir, réduire 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 rendent exceptionnellement dangereuse, et que la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique ou de causer des perturbations 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 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). Les Etats doivent de s'efforcer d'adopter des règles sur le plan mondial et régional. L'article 222 de 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 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'échanger 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, 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 régit les mesures de police prises contre les navires étrangers, repose sur le principe qu'il ne faut égarer aucun effort pour éviter de retarder ou de retarder indument un navire. Par exemple, 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 serrée, sur des conditions déterminées, lorsqu'ils recourent à l'enquête qu'il y a eu infraction, il est procédé avec délai à la saisie de l'immobilisation du service, sous l'obligation des formalités réglementaires 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'introduction de poursuites et des poursuites engagées en vertu de la Convention 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 vertu de ses lois ou de ses normes internationales en vigueur a la suite d'infractions commises par ses navires. Les termes de l'article 227, la Convention ne porte pas atteinte au droit

60. Seules certaines sanctions peuvent être imposées. Selon l'article 229 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'égard des 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, les Etats peuvent prendre des 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 restriction 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 235, il est interdit à tout navire de rejeter dans un détroit des substances nocives ou toxiques.

#### F. Responsabilité

63. En ce qui concerne la question de la responsabilité, la Convention réaffirme un principe général de droit international, à savoir que les Etats sont responsables de leurs obligations internationales en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin.

au droit international" (art. 235, par. 1). Le droit interne des Etats doit offrir des voies de recours permettant d'obtenir une indemnité ou toute 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'efficacité des procédures relatives 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 à 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 21 et classiquement de la pratique 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, les Etats côtiers ont 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 nécessaires pour assurer

aux termes de l'article 118, tous les Etats ont l'obligation de prendre des mesures applicables à leur conservation et à leur exploitation. Les Etats dont les ressortissants exploitent des ressources biologiques 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 visent à maintenir ou rétablir les stocks des espèces exploitées à des niveaux qui

l'inventaire de la Convention doit comprendre les ressources biologiques exploitables dans les zones de protection et la préservation du milieu marin seront soumis à des procédures

l'interprétation ou à l'application des articles de la Convention, en particulier les autres, la protection et la préservation du milieu marin, sont régies par 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 XII peut prescrire toutes mesures conservatoires qu'il juge appropriées pour empêcher les droits réservés 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

Il y a un accord spécifique existant 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 découlant de ces conventions et d'accords spécifiques conclus entre Etats en vertu de conventions et de la Convention. La Convention ne s'applique pas à la protection et à la préservation du milieu marin, ni les accords qui peuvent être conclus en vertu de la Convention.

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

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, de nombreuses 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. 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 instruments pertinents et les domaines à encourager dans tel ou tel domaine. On trouve 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) 8/; la Convention de 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 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) 9/. D'autres conventions régionales de caractère général mais de portée limitée sont l'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

la coopération des Etats de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres

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

(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 Linné) relatif à la prévention de 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 209 contient une clause analogue à celle énoncée à l'article 207, mais qui va plus loin en faisant obligation aux Etats d'adopter "un 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...

caractère général contiennent également des clauses types en vertu desquelles les Etats parties doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir et maîtriser cette pollution 16/.

81. En 1982, le PNUD a adopté une série de directives relatives à 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 cesser les dommages causés à l'environnement antarctique par l'exploitation.

85. En ce qui concerne la pollution résultant d'activités menées dans les zones 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 309 de la Convention, la Commission préparatoire de l'Autorité internationale des fonds marins et du Tribunal international du droit de la mer examinent d'urgence les propositions relatives à 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 fonds marins.

86. Plusieurs conventions multilatérales ont été signées avant et après l'achèvement de la Conférence en ce qui concerne la pollution. 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 été complétée par la Convention internationale des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention de Londres relative à l'immersion de déchets) 18/, en 1976. Les parties à ces Conventions ont pris par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs 19/. De même, en 1980, les parties à la Convention de Nouméa ont adopté la 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 ont imposé des restrictions en vertu desquelles les parties doivent interdire les opérations d'immersion ou prendre toutes mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution.

88. Pour ce qui est de l'enlèvement des installations et ouvrages situés au large des côtes dont le déplacement délibéré de déchets en mer constitue, aux fins de la Convention, une opération de décharge, le Programme d'Action pour l'océan mondial de l'Organisation 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 au cours des dernières années. Elles se divisent en deux catégories.

90. Dans la première catégorie figurent les conventions ou instruments qui ont trait à 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 mer (1978) 22/; 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) 27/ 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, des autorités maritimes de 14 États ont adopté en 1982 un mémorandum d'entente sur les mesures à prendre pour protéger le 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 États doivent ou doivent prendre en présence d'un danger de 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) 1973/78, 24/ et Protocoles II fait obligation aux parties de prévenir les incidents entraînant une pollution par les hydrocarbures. Les instruments de conventions conclues au titre du Programme des mers régionales de l'OMI

ont pour objet de prévenir la pollution par les hydrocarbures. Les instruments de conventions conclues au titre du Programme des mers régionales de l'OMI

qui concernent la pollution du milieu marin contiennent des clauses relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Les instruments de conventions conclues au titre du Programme des mers régionales de l'OMI

et à l'annexe VI de la Convention d'Helsinki et à l'article 5 de l'Accord de Bonn de 1983.

Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les navires

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 de 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 pollution du milieu marin par l'atmosphère 27/.

94. L'article 235 relatif à la responsabilité a été rédigé en tenant compte des dispositions relatives à la responsabilité et à l'indemnification 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 (1963); Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures (1969) et Protocole de 1976; Convention internationale portant création d'un fonds international de l'indemnification pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (1971) 28/ et Protocoles de 1970 et de 1977; Convention relative à la responsabilité civile dans le cas des accidents de navires de pêche (1974) (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.

dans le domaine de l'énergie nucléaire (1950), complétée par la Convention relative à la responsabilité civile pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures (1969) et le Protocole de 1976.

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.

97. Enfin, il convient de mentionner la Convention de Barcelonne

relative à la pollution transfrontière de l'air par les installations industrielles et énergétiques (1979)

ainsi que la Convention de Genève sur la pollution de l'air (1979)

(Unesco), l'Organisation météorologique mondiale (OMM)

(O.N.U.), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA)

l'eutrophisation, la contamination microbienne des fruits de mer, etc.

touchée par tous ces problèmes ou par la plupart d'entre eux.

100. Malaisie

des progrès ont été faits en matière de coordination et de normalisation internationales.

101. La haute mer est moins affectée par la pollution que les zones côtières 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 ont causé et causent encore que des effets mineurs sur les organismes vivant en haute 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'activité

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

concentration humaine et industrielle. D'une manière générale, les conséquences les plus graves se font sentir dans les eaux côtières

d'habitats irremplaçables et des dégâts étendus : destruction des plages, des rochers, des bancs de corail, des mangroves, l'érosion des dunes 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'accroître, 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'eutrophication semblent s'élargir (notamment les zones côtières d'Amérique) et

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 protégées et surveillées 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. ...  
a 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 entraînent des déversements de pétrole,

107. Le groupe des pays en développement a souligné que, 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

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

pollution se manifeste surtout par la formation de boules de goudron qui, bien que  
généralement inoffensives, peuvent

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 boues de goudron, des effets provisoires et  
circonscrits des accidents et de l'existence de situations plus durables dues

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 nécessaire d'établir 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 lorsqu'ils sont rejetés dans les zones de  
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 industriels, etc.) sont généralement en concentrations  
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 surveiller.

diminution. Les doses annuelles maximales provenant de sources marines dues aux immersions en mer et susceptibles d'être absorbées par la population sont 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 où 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

halieutiques comme sur la gestion et la conservation des stocks. 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'États 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 sont très nombreuses, mais on ne 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 marines, telles que le dragage et le remblaiement 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 de la pollution 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

Il est souhaitable que les éléments et les corrélations qui se présentent le mieux à une duplication harmonisée et qui permette d'exploiter au mieux les données scientifiques qui permettent 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 de la modification du climat.

## VI. DOMAINES D'ACTION FUTURE

115. Il ressort de l'étude des instruments relatifs à 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 qu'en 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 atmosphérique, la coopération pour faire face aux catastrophes maritimes,

l'élaboration de règles relatives à la pollution par immersion ou à la pollution, 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 est importante aux diverses organisations internationales compétentes en ce qui concerne l'aide à apporter aux Etats pour prendre de nouvelles mesures pour prévenir, à réduire et maîtriser la pollution du milieu marin. Comme par le passé, ces organisations internationales devraient renforcer leurs activités, 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 les suivants:

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'établir 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 <sup>34/</sup> qui ont été formulées par le PNUE en 1985 afin d'aider les États à conclure 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 comme base d'élaborer une nouvelle convention mondiale sur cette question.

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 précipitation.

121. On s'accorde de plus en plus à considérer que la circulation générale au niveau mondial et dans l'atmosphère contribue à la circulation générale au niveau mondial et dans l'atmosphère à 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 les États prennent des mesures pour prévenir et réduire la pollution de l'air et de l'eau dans tout son ensemble.

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 conviendrait de compléter les instruments régionaux existants de nouvelles annexes techniques ayant trait à ce type de pollution <sup>35/</sup>.

### C. Coopération internationale

provoquées par le déversement d'hydrocarbures

124. Si les déversements accidentels d'hydrocarbures par les navires dans le milieu

souvent montré que les mesures d'intervention prises par les Etats côtiers

milieu marin, malgré l'existence d'une série d'accords régionaux conclus à cet

entrepris ou subissant de telles mesures de coopération seraient particulièrement

des autres Etats. De telles mesures de coopération seraient particulièrement

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

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 zones sous-régionales de renforcer ladite coopération.

#### E. Etats côtiers de l'océan relatifs 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, notamment en ce qui concerne la

Convention de Londres sur l'immersion et les réunions consultatives des parties contractantes. Les dites réunions ont été

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 poursuivre les travaux en matière de plans scientifique et technique pour 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 matière d'exploration et d'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 envisagé d'élaborer des principes directeurs en vue de prévenir les accidents et les dommages qui 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. Étant 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 la responsabilité, à l'instar des principes et procédures utilisés pour déterminer la responsabilité, 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 ainsi que la question de droit international relatif 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 par la pollution des hydrocarbures et des activités relatives aux fonds marins. Aucun instrument n'a été élaboré concernant les 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 la pollution des hydrocarbures.

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, faciliter l'application des règles relatives à la pollution par des navires. A cet égard, le memorandum d'accord sur les contrôles par l'Etat du port, adopté par les Etats membres de l'Organisation mondiale de la Santé, contient des dispositions relatives aux 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'entraide opérationnelle dans les domaines de la surveillance de l'environnement maritime, par exemple, est un domaine qui mérite une attention particulière. L'Organisation mondiale de la Santé, l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, 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. Les 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 resté en deçà de 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 pour protéger 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. VIII (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, numéro de vente F.73.II.A.147.

3/ Cette définition du développement durable figure dans le rapport de la Commission mondiale pour l'environnement et le développement (A/44/427, chap. 2, par. 1).

4/ Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 117, No 1173, p. 311.

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.147), chap. I.

7/ International Legal Materials, vol. 15, p. 200.

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. 7; et la Convention de Nouméa, art. 5 (2).

12/ ST/LEG/SER.B/18, p. 547 à 558.

13/ International Legal Materials, vol. 13, p. 268.

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.

et autres substances nuisibles en cas de situation critique (1978);  
l'Accord concernant la coopération régionale pour  
les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique dans  
la région des Caraïbes (à la Convention de Diéddah) 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

1/ 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.

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,

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

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

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

27/ Il s'agit des conventions suivantes : la Convention d'Abidjan, 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. 1 a) ii); la Convention de Djeddah, art. VI; la Convention d'Abidjan, art. 15; 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. VIII; la Convention de Gènes, art. 17; la Convention de Nairobi, art. 15; et la Convention de Nouméa, art. 9.

31/ Le groupe des sept principaux pays démocratiques industrialisés a également demandé dans sa déclaration sur la réunion économique au sommet de l'OMI, en 1985, 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 connaissances ont considérablement progressé (on utilise des satellites, des bouées dérivantes et fixes ainsi que des navires), les techniques de régulation des procédés d'anticipation 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 sur le brassage des polluants entrant dans 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 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 reçoivent les océans parviennent en plus grande quantité dans 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 des cours d'eau.

34/ La recommandation du FNUO "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 destinée à servir de guide pour la protection de la mer Méditerranée.

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

## Annexe

## TRAITES MULTILATERAUX RELATIFS A LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

## MILIEU MARIN

(Etat au 1er juillet 1980)

## I. INSTRUMENTS MONDIAUX

1. Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer  
le 26 juillet 1958. Nombre de parties : 70.

## Amendements

Amendements de 1962. Entrés en vigueur le 18 mai 1967 (art. I à X, XVI et XVIII et Annexes à l'Annexe I).

Amendement de 1971 (relatif à la protection du récif de la mer).  
Pas encore entré en vigueur (28 instruments d'acceptation ont été déposés sur les 30 requies pour que l'amendement entre en vigueur).

Amendement de 1971 (relatif aux côtes). Pas encore entré en vigueur  
(27 instruments d'acceptation ont été déposés sur les 30 requies pour que l'amendement entre en vigueur).

2. Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des dommages causés par les 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 dommages causés par les navires de mer, Bruxelles, 10 octobre 1957. Entrée en vigueur le 6 octobre 1980. Nombre de parties : 25 b/.

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 28 septembre 1972. Nombre de parties : 70.

5. Convention relative à la responsabilité des exploitants de navires de mer, Bruxelles, 25 mai 1962. Pas encore entrée en vigueur.

6. Traité sur l'espace extra-atmosphérique et sous l'eau, Moscou, 5 août 1963. Entrée 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 ont été déposés sur les 76 requis pour que l'amendement entre en vigueur).

Amendement de 1975 ont été déposés sur les 76 requis pour que l'amendement entre en vigueur).

Amendement de 1979 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 1980 relatif à la Convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966. Londres, 11 novembre 1980. 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, 10 avril 1976.

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

substances autres que les hydrocarbures. Londres, 2 novembre 1972. Entrée 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 quelconques, 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, 27 novembre 1971. Entrée en vigueur le 26 mai 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

13. Convention sur la conservation des espèces de poissons sauvages, Londres, 10 décembre 1970. Entrée en vigueur le 15 juillet 1977. Nombre de parties : 102 (plus deux parties ayant un statut provisoire).

14. Convention sur le Règlement international de 1973 pour réunir les états en mer, Londres, 20 octobre 1972. Entrée en vigueur le 15 juillet 1977. Nombre de parties : 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 1982. Entré en vigueur le 1er janvier 1984.

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

Amendements :

Amendements de 1978 à la Convention (3155/1978). 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 de la République fédérale d'Allemagne).

17. Protocole sur les emménagements à bord des navires de passagers qui effectuent des transports spéciaux. Londres, 12 juillet 1973.

Londres, 2 novembre 1973 (telle que modifiée par le Protocole de 1978).

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 1984. Nombre de parties : 59.

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 la 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)

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)

26. Convention sur la ratification de la Convention de 1982 sur le droit de la mer

27. Convention sur le statut des réfugiés, Genève, 28 juillet 1951

28. Convention sur le statut des réfugiés, Genève, 31 janvier 1967

29. Convention sur le statut des réfugiés, Genève, 31 janvier 1967

30. Convention sur le statut des réfugiés, Genève, 31 janvier 1967

31. Protocole portant amendement de la Convention sur le statut des réfugiés, Genève, 11 septembre 1966

32. Protocole portant amendement de la Convention sur le statut des réfugiés, Genève, 11 septembre 1966

33. Protocole portant amendement de la Convention sur le statut des réfugiés, Genève, 11 septembre 1966

34. Protocole portant amendement de la Convention sur le statut des réfugiés, Genève, 11 septembre 1966

35. Protocole portant amendement de la Convention sur le statut des réfugiés, Genève, 11 septembre 1966

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, Copénhague, 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 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.
  - 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 1982.
7. Accord relatif à la conservation des ours blancs, Oslo, 15 novembre 1972. Entré en vigueur le 20 mai 1978. 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, 13 février 1976. Entrée en vigueur le 5 octobre 1976. Nombre de parties : 4. Région : mer Baltique.
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 1985. (Les États contractants à la Convention doivent 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 aérostats, Barcelone, 16 février 1976. Entré en vigueur le 12 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, 17 mai 1969. Pas encore entrée en vigueur. (A 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, 21 avril 1978. Entré en vigueur le 1er juillet 1979. Nombre de parties : 9. 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 : 9.

14.2 Protocole relatif à 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 : 9.

15. Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, Genève, 13 novembre 1979. Entré en vigueur le 16 mars 1985. Région : Europe.

- 16.1 Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique, Abidjan, 22 mai 1986.
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 par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, Lima, 12 novembre 1981. 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, Lima, 12 novembre 1981. 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. Entré 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. Entré 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 : 15.
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 ratifications déposées 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; six 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; six 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 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 1982, par le Convention de 1973 sur 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 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 des Etats parties qui font l'objet de la présente annexe est de 27. Les Etats parties sont parties.



Assemblée générale

----- Date -----  
GENERALE

7./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 ~~le rapport de l'Assemblée générale, Annexe I, par. 111~~ 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 ~~et les autorités locales de la République de Corée~~ autorités locales, un accord relatif à la pêche aux filets dérivants.

4. Page 23, paragraphe 129, troisième phrase

-----  
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.