



PROE

Programme régional océanien
de l'environnement

PO Box 240, Apia, Samoa

E: sprep@sprep.org

T: +685 21929

F: +685 20231

W: www.sprep.org



L'environnement océanien, garant de nos modes de subsistance et de notre patrimoine naturel, en harmonie avec nos cultures.

Quatorzième Conférence de la Convention de Nouméa

Quatorzième Conférence ordinaire des Parties contractantes à la Convention pour la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud et protocoles y relatifs (Convention de Nouméa)

Apia, Samoa

14 September 2017

Point 7.7 de l'ordre du jour: Conventions de l'OMI (Organisation Maritime Internationale)

Objet

1. Encourager les Parties à adhérer aux conventions de l'OMI portant sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution, ainsi qu'à la Convention de Torremolinos.

Historique

2. En sa qualité d'agence spécialisée des Nations unies, l'OMI est l'autorité mondiale chargée d'établir des normes pour la sécurité, la sûreté et la performance environnementale des transports maritimes internationaux. Elle a pour rôle principal de créer à l'intention de ce secteur un cadre réglementaire qui soit équitable et efficace, puis adopté et mis en œuvre de manière universelle.
3. Les transports maritimes internationaux assurent environ 90 % du commerce mondial entre les peuples et les communautés de la planète. Ils constituent le moyen de transport international le plus efficace et le plus rentable pour la plupart des marchandises, qui sont ainsi acheminées à l'échelle internationale de manière fiable et peu onéreuse, ce qui facilite le commerce et participe à la prospérité des nations et des peuples.
4. Les mesures prises par l'OMI portent sur tous les aspects du transport maritime international, notamment la conception, la construction, l'équipement, les effectifs, l'exploitation et la mise au rebut des navires, en vue de garantir que ce secteur vital reste sûr, écologique, rentable du point de vue énergétique, et sécurisé.

Conventions de l'OMI

5. La plupart des conventions adoptées sous les auspices de l'OMI ou que l'organisation supervise de quelque autre manière se répartissent trois catégories principales. La première catégorie concerne la sécurité maritime dans les domaines de la conception des navires et de la formation des équipages ; la deuxième traite de la prévention de la pollution marine, les interventions en cas de pollution et les mesures d'atténuation ; et la

troisième aborde la responsabilité et l'indemnisation, en particulier en ce qui concerne les dommages causés par la pollution.

6. Le PROE encourage et aide les Parties à adhérer aux conventions de lutte contre la pollution comme la Convention MARPOL, la Convention pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et la Convention sur le contrôle des systèmes antisalissure ;
 - I. Convention internationale de 1973/1978 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) ;
 - a. La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) est la principale convention internationale traitant de la prévention de la pollution du milieu marin par des navires, que les causes soient liées à leur exploitation ou accidentelles. La Convention comprend des règles visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires (tant accidentelle qu'induites par des opérations de routine) et comporte actuellement six annexes techniques. Les annexes établissent des zones spéciales dans lesquelles les rejets opérationnels sont strictement réglementés.
 - II. Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM) ;
 - a. Les espèces aquatiques envahissantes constituent une menace majeure pour les écosystèmes marins, et la navigation maritime a été reconnue comme étant un vecteur principal d'introduction d'espèces dans de nouveaux milieux. Ce problème s'est accentué sous l'effet de l'accroissement du volume des échanges commerciaux et du trafic maritime au cours des dernières décennies, et en particulier du fait de l'utilisation de coques en acier, permettant aux navires d'utiliser de l'eau plutôt que des matériaux solides comme ballast. Dans de nombreuses régions du monde, les conséquences de l'introduction de nouvelles espèces ont été dévastatrices. La Convention pour la gestion des eaux de ballast, adoptée en 2004, vise à prévenir la propagation d'organismes aquatiques nuisibles d'une région à une autre, en établissant des normes et des procédures de contrôle et de gestion des eaux de ballast et sédiments des navires. La Convention sur la gestion des eaux de ballast est entrée en vigueur la semaine dernière, le 8 septembre 2017.
 - III. Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS).
7. Le PROE encourage et aide également les Membres à adhérer aux conventions suivantes portant sur la responsabilité et l'indemnisation :
 - I. Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC), et Protocole de 1992 ;
 - a. La Convention sur la responsabilité civile a été adoptée en vue de garantir une indemnisation adéquate aux personnes victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par des incidents en mer et impliquant des pétroliers (c'est-à-dire uniquement les incidents impliquant des pétroliers). La Convention tient pour responsable de tels dommages le propriétaire du navire duquel les hydrocarbures se sont échappés ou ont été rejetés. La Convention

s'applique à tous les navires de mer transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, mais seuls les navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures doivent souscrire une assurance couvrant les dommages dus à la pollution par hydrocarbures.

- II. Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention « Hydrocarbures de soute »).

- a. La Convention a été adoptée dans le but de garantir une indemnisation convenable, rapide et efficace aux personnes victimes de dommages dus aux déversements d'hydrocarbures transportés comme carburants dans la soute des navires. La Convention s'applique aux dommages par pollution survenus sur le territoire, dans les mers territoriales, ainsi que dans les zones économiques exclusives des États parties. Plusieurs incidents majeurs sont survenus dans la région au cours de ces dernières années. Le Pacific Adventurer a déversé des hydrocarbures au large des côtes du Queensland (2009, 240 tonnes de carburants de soute) ; le Shen Neng sur la Grande barrière de corail (2010, 4 tonnes de carburants de soute) ; le Forum Samoa II à Apia, Samoa (2009, fuite négligeable de carburants de soute) ; le RENA sur le récif de l'Astrolabe en Nouvelle-Zélande (2011 ; 400 tonnes de carburants de soute) ; et le Ping Da 7 à Pohnpei (2014, pas de déversement).

- III. Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 ;

- a. La Convention fournit une base juridique solide permettant aux États côtiers d'enlever de leurs côtes les épaves qui constituent un danger pour la sécurité de la navigation ou pour les milieux marins et côtiers, ou les deux à la fois. Elle tient les propriétaires des navires pour responsables et exige qu'ils souscrivent une assurance ou fournissent une autre garantie financière pour couvrir les coûts engendrés par l'enlèvement d'épaves. Elle octroie également le droit aux États d'intenter une action directe contre l'assureur.

8. Le PROE encourage et aide également les Membres à adhérer à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche :

- I. La Convention de 1977 contient des prescriptions de sécurité pour la construction et l'équipement des navires de pêche pontés, de mer, neufs, de 24 m de longueur ou plus, y compris ceux qui assurent également le traitement de la capture. Les navires existants ne sont visés que pour les prescriptions relatives à l'équipement radio. La tendance générale concernant les navires de pêche modernes, si elle veut garantir leur rentabilité, doit comprendre des améliorations du matériel et des engins de pêche, le perfectionnement de l'ensemble des dispositifs de sécurité et de meilleures conditions de travail pour les pêcheurs. Les dispositions en matière de sécurité prévues par le Protocole, complétant et modifiant la Convention de 1977, figurent dans une annexe composée de dix chapitres. Les dispositions prévoient des salles de machines contrôlées automatiquement, des dispositifs de sauvetage, des combinaisons d'immersion et des protections thermiques, des systèmes de communication satellite et d'autres éléments du Système mondial de détresse et de sécurité en mer.

Situation des pays insulaires du Pacifique, Membres du PROE

9. Les tableaux 1 et 2 ci-dessous résument l'état actuel des conventions mentionnées ci-dessus au lundi 31 juillet 2017.

PICTS	MARPOL Annex I/II	MARPOL Annex III	MARPOL Annex IV	MARPOL Annex V	MARPOL Protocol 97 Annex VI
Cook Islands	✓				✓
Fiji	✓		✓	✓	
Kiribati	✓	✓	✓	✓	✓
Marshall Islands	✓	✓	✓	✓	✓
Micronesia (Fed. States of)					
Nauru					
Niue	✓	✓	✓	✓	✓
Palau	✓	✓	✓	✓	✓
Papua New Guinea	✓	✓	✓	✓	
Samoa	✓	✓	✓	✓	✓
Solomon Islands	✓	✓	✓	✓	
Tonga	✓	✓	✓	✓	✓
Tuvalu	✓	✓	✓	✓	✓
Vanuatu	✓	✓	✓	✓	✓

Tableau 1 : statut MARPOL¹

PICTS	Cape Town Agreement	CLC Convention/Protocol	Bunkers Convention	Nairobi WRC 2007	Ballast Water Management	Anti Fouling Systems
Cook Islands		X	X	X	X	X
Fiji		X	X		X	X
Kiribati		X	X		X	X
Marshall Islands		X	X	X	X	X
Micronesia (Fed. States of)						
Nauru						
Niue		X	X	X	X	X
Palau		X	X	X	X	X
Papua New Guinea		X				
Samoa		X	X			
Solomon Islands		X				
Tonga		X	X	X	X	X
Tuvalu		X	X	X	X	X
Vanuatu		X	X			X
Australia		X	X		X	X
France		X	X	X	X	X
United Kingdom		X	X	X		X
United States of America						X
x=accession						
d=denunciation						

Tableau 2 : Résumé de l'état des conventions OMI¹

Recommandation

10. Les Parties sont invitées à:

- travailler en collaboration avec le PROE afin d'**encourager et de plaider** auprès des départements des pays concernés à ratifier les conventions de l'OMI portant sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution, ainsi que la Convention de Torremolinos.

¹ <http://www.imo.org/fr/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>