

**POINT 12.3.3 DE L'ORDRE DU JOUR :
Pollution marine : Questions émergentes****Objet du document**

1. Encourager les Membres à adhérer aux conventions sur la pollution, la responsabilité et les indemnités de l'Organisation maritime internationale (OMI). Celles-ci traitent notamment du trafic maritime à faible empreinte carbone en vertu de l'Annexe VI à la convention MARPOL, des déchets plastiques en mer issus des navires, des lignes directrices relatives à l'encrassement des coques, et des compensations et responsabilités maritimes.

Contexte

2. L'OMI est une agence spécialisée des Nations Unies. Elle est l'autorité mondiale qui fixe les normes en matière de sûreté, sécurité et performances environnementales du trafic maritime international et son rôle principal consiste à créer un cadre réglementaire pour l'industrie du transport maritime juste et efficace, qui est adopté et mis en œuvre partout de la même manière.
3. Le transport maritime est la méthode de transport international la plus efficace et la plus rentable pour la plupart des biens représentant quelque 90 pour cent du commerce mondial. Il facilite le commerce et permet de générer de la prospérité parmi les nations et les 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 et instruments environnementaux adoptés sous les auspices de l'OMI peuvent être classés dans trois principales catégories. 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 soutient ses Membres à envisager d'adhérer aux conventions environnementales pertinentes pour lutter contre la pollution :
 - **Convention internationale de 1973/1978 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) :**
 - i. 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 réglementations visant à prévenir et minimiser la pollution par les navires, qu'elle résulte d'une pollution accidentelle ou des opérations régulières et six annexes techniques comprenant des Zones spéciales avec des contrôles stricts sur les rejets opérationnels sont repris en annexes.

- ii. L'Annexe VI à la convention MARPOL est entrée en vigueur en 2005 afin de faciliter une réduction des gaz à effet de serre découlant du transport maritime. À partir du 1er janvier 2020, les additifs au soufre contenus dans les carburants maritimes seront réduits de 3,5 % m/m à 0,50 % m/m en dehors des zones spéciales de contrôle (ZSC). Dans les ZSC, la limite sera maintenue à 0,10 % m/m. Les nouvelles limitations seront largement bénéfiques à l'environnement et à la santé humaine.
 - iii. **ACTION pour les États** Il est important que les États soient au fait de cette nouvelle obligation, qui a des conséquences financières telles que l'augmentation du coût du combustible de soute.
- **Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires(Convention BWM) ;**
 - i. 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. La convention pour la gestion des eaux de ballast, entrée en vigueur en 2017, vise à prévenir la propagation des organismes aquatiques nuisibles d'une région à l'autre. Ceci est réalisé en établissant des normes et des procédures régissant la gestion et le contrôle des eaux de ballast et des sédiments des navires.
 - ii. **Action pour les États** Il est important que les États adhèrent à et mettent en œuvre la convention pour la protection de l'environnement marin des espèces aquatiques envahissantes.
- **Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antiallure nuisibles sur les navires (AFS), 2001 ;**
 - i. Cette convention interdit l'utilisation d'organostanniques néfastes dans les peintures antiallures utilisées pour les bateaux et instaure un mécanisme visant à prévenir l'éventuelle utilisation ultérieure d'autres substances néfastes dans les systèmes antiallures. Bien que ces composants inhibent la faune marine qui s'attache aux coques de bateaux, ils persistent également dans l'eau et ont un effet néfaste sur les animaux marins et potentiellement s'accumulent dans les systèmes biologiques des espèces consommées par les humains. En vertu des termes de la convention AFS, les Parties à la convention sont tenues d'interdire et/ou de restreindre l'utilisation de systèmes antiallures néfastes sur les navires battant pavillon de leur État, les navires qui opèrent sous leur autorité et tous les navires qui entrent dans un port, un chantier naval ou un terminal au large d'une des Parties.
 - ii. **Action pour les États** Il est important que les États adhèrent à et mettent en œuvre la convention visant à protéger l'environnement marin et les humains d'une exposition aux organostanniques néfastes dans les peintures antiallures.
- **Lignes directrices pour le contrôle et la gestion des systèmes antiallure des navires et minimiser le transfert des espèces aquatiques envahissantes (Lignes directrices de 2011 sur les systèmes antiallures) ;**
 - i. Les systèmes antiallures pour les coques constituent le deuxième moyen de transférer des espèces envahissantes aquatiques par le biais du transport maritime. Le Pacifique est plus vulnérable aux menaces émanant des produits antiallures pour les coques qu'aux eaux de ballast. L'OMI a élaboré des lignes directrices volontaires, et deux États (la Nouvelle-Zélande et la Californie) mettent en œuvre des politiques qui obligent les navires à avoir une coque propre avant d'entrer dans leurs eaux nationales. L'Australie adoptera cette pratique en 2020.

- ii. **Action par les États** Il est important que les États mettent en œuvre les lignes directrices afin de ne pas devenir des ports de nettoyage pour les navires en transit vers l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Californie et de réduire la propagation d'espèces aquatiques envahissantes.
- 7. Le PROE encourage et aide également les Membres à adhérer aux conventions suivantes portant sur la responsabilité et l'indemnisation :
 - **Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC), et Protocole de 1992 ;**
 - i. 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 transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. La Convention tient pour responsable de tels dommages le propriétaire du navire duquel les hydrocarbures se sont échappés ou ont été rejetés. Les propriétaires de pétroliers sont tenus de souscrire une police d'assurance couvrant les déversements d'hydrocarbures en milieu marin.
 - ii. **Action pour les États** Il est important que les États adhèrent à et mettent en œuvre la convention de manière à être en mesure de bénéficier de cette convention sur la responsabilité civile et les indemnisations afin de contribuer à financer l'atténuation des dommages causés et l'assistance pour l'assainissement de l'environnement marin après les déversements d'hydrocarbures.
 - **Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention « Hydrocarbures de soute »).**
 - i. 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 pertinence de cette convention devient apparente sachant que plusieurs incidents sont récemment survenus dans la région, notamment le MV Solomon Trader (Îles Salomon), le MV Kea Trader (Nouvelle-Calédonie), le MV Souther Phoenix (Fidji), et le Rena (Nouvelle-Zélande).
 - ii. **Action pour les États** Il est important que les États adhèrent à et mettent en œuvre la convention de manière à être en mesure de bénéficier de cette convention sur les hydrocarbures de soute et de protéger l'environnement marin résultant des déversements d'hydrocarbures causés par les soutes des navires.
 - **Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 ;**
 - i. La Convention fournit une base juridique solide permettant aux États côtiers d'enlever ou de faire 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 financièrement 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.
 - ii. **Action pour les États** Il est important que les États adhèrent à et mettent en œuvre la convention permettant l'enlèvement d'épaves, la protection de l'environnement marin et la prévention des dangers liés à la navigation.

- **Le PROE encourage les Membres à soutenir la mise en œuvre du plan d'action de l'OMI visant à éliminer les déchets plastiques marins provenant des navires ;**
 - i. En 2018, l'OMI a adopté le plan d'action visant à éliminer les déchets plastiques marins provenant des navires. Le plan d'action s'applique à l'ensemble des navires et décrit les éventuelles mesures visant à réduire les déchets plastiques marins générés par les navires de pêche ; à réduire la contribution du transport maritime aux déchets plastiques marins et à améliorer l'efficacité des installations des réceptions des ports et du traitement des déchets plastiques marins.
 - ii. ***Action pour les États*** Il est important pour les États de soutenir la mise en œuvre du plan d'action pour les déchets marins de l'OMI, qui met en œuvre la convention MARPOL et améliore les installations de réception des ports.

Recommandation

8. La Conférence est invitée à :
 1. **demander** aux Membres qu'ils s'engagent à ce que leurs services compétents collaborent avec le PROE et leurs partenaires pour ratifier et/ou satisfaire aux obligations de ces conventions, prenant acte de leur importance pour protéger l'environnement marin et l'homme contre la pollution issue des navires.

jeudi 27 juin 2019