

[Traduction fournie par l'Organisation maritime internationale]

TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER

AFFAIRE N° 31

**Demande d'avis consultatif présentée par la Commission des petits États insulaires
sur les changements climatiques et le droit international**

Exposé écrit de
l'Organisation maritime internationale

16 juin 2023

Table des matières

I. Introduction.....	3
A. Généralités	3
B. Organisation maritime internationale	4
C. Droit applicable	8
D. Résumé de la position	8
II. Questions juridiques posées dans la demande d'avis consultatif	10
A. Considérations préliminaires	10
1. Interface juridictionnelle entre les régimes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de l'OMI	10
2. Organisations internationales compétentes en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	11
3. Organisations internationales compétentes en tant que forums pour l'élaboration de règles et de normes internationales généralement acceptées.....	17
4. Élaboration de règles internationales au sein de l'OMI.....	19
B. Question 1 : Quelles sont les obligations spécifiques des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en matière de prévention, de réduction et de maîtrise de la pollution du milieu marin en relation avec les effets nuisibles du changement climatique causés par les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère ?	21
1. Obligations au titre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	21
2. Obligations découlant des traités de l'OMI relatifs aux émissions anthropiques de gaz à effet de serre	22
C. Question 2 : "Quelles sont les obligations spécifiques des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, y compris la partie XII, en matière de protection et de préservation du milieu marin face aux effets des changements climatiques, notamment le réchauffement des océans, l'élévation du niveau de la mer et l'acidification des océans ?"	27
1. Obligations au titre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	27
2. Obligations en vertu des traités de l'OMI relatives aux effets des changements climatiques, notamment le réchauffement des océans, l'élévation du niveau de la mer et l'acidification des océans	28
3. Autres mesures et mécanismes complémentaires aux instruments de l'OMI.....	34
III. Résumé	39

I. Introduction

A. Généralités

1. Une demande d'avis consultatif a été soumise au Tribunal international du droit de la mer (le "Tribunal") le 12 décembre 2022 par la Commission des petits États insulaires sur les changements climatiques et le droit international (la "Commission"). La demande a été présentée en vertu de l'article 138¹ du Règlement du Tribunal et conformément à l'article 2, paragraphe 2, de l'accord² portant création de la Commission ("accord COSIS").
2. Le 16 décembre 2022, conformément à l'article 133 du Règlement du Tribunal, le Président du Tribunal a adopté une ordonnance sur la conduite de la procédure en l'espèce, par laquelle il a décidé que certaines organisations intergouvernementales, dont l'Organisation maritime internationale, sont considérées comme susceptibles de fournir des informations sur les questions soumises au Tribunal pour avis consultatif et, à cette fin, a invité les mêmes organisations intergouvernementales à présenter des exposés écrits sur ces questions³. Par la même ordonnance, le 16 mai 2023 a été fixé comme date limite pour la présentation des exposés écrits au Tribunal, date qui a ensuite été prorogée par une ordonnance du 15 février 2023, jusqu'au 16 juin 2023.
3. La Commission des petits États insulaires sur les changements climatiques et le droit international a été créée par l'accord COSIS signé à Édimbourg le 31 octobre 2021. Il est entré en vigueur le même jour, en vertu de la signature définitive d'Antigua-et-Barbuda et de Tuvalu. Par la suite, les États suivants ont adhéré à l'accord : Palaos⁴, Nioué⁵, Vanuatu⁶ et Sainte-Lucie⁷.

¹ 1. Le Tribunal peut donner un avis consultatif sur un point de droit si un accord international se rapportant aux buts de la Convention prévoit expressément la présentation au Tribunal d'une demande d'avis consultatif.

2. La demande d'avis consultatif est transmise au Tribunal par tout organe autorisé par l'accord ou conformément à celui-ci à présenter la demande au Tribunal.

3. Le Tribunal applique *mutatis mutandis* les articles 130 à 137.

² Accord pour l'établissement de la Commission des petits États insulaires sur les changements climatiques et le droit international. Édimbourg, 31 octobre 2021, entré en vigueur par signature, conformément à l'article 4, paragraphe 2.

³ L'annexe à l'ordonnance 2022/4 du 16 décembre 2022 du Président du Tribunal identifie les organisations intergouvernementales suivantes : Organisation des Nations Unies, Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO (COI-UNESCO), Organisation maritime internationale (OMI), Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), et Organisation météorologique mondiale (OMM). L'Union africaine a été ajoutée à la liste des organisations intergouvernementales en vertu de l'ordonnance 2023/1 du 15 février 2023.

⁴ 4 novembre 2021.

⁵ 13 septembre 2022.

⁶ 2 décembre 2022.

⁷ 7 décembre 2022.

4. Le Tribunal est saisi de deux questions étroitement liées : quelles sont les obligations spécifiques des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, y compris au titre de la partie XII :
 - a. Prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin en ce qui concerne les effets nuisibles qui résultent ou sont susceptibles de résulter du changement climatique, notamment du réchauffement des océans et de l'élévation du niveau de la mer, ainsi que de l'acidification des océans, causés par les émissions anthropiques de gaz à effet de serre dans l'atmosphère ?
 - b. Protéger et préserver le milieu marin face aux effets du changement climatique, notamment le réchauffement des océans, l'élévation du niveau de la mer et l'acidification des océans ?
5. Cet exposé écrit est présenté au Tribunal conformément aux ordonnances susmentionnées et à l'invitation adressée à certaines organisations internationales.

B. Organisation maritime internationale

6. L'Organisation maritime internationale (OMI) est l'organisation internationale chargée d'établir les normes applicables à la sécurité et à la sûreté des transports maritimes ainsi qu'à la prévention de la pollution des mers par les navires. L'OMI, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies, est l'autorité mondiale chargée de fixer les règles relatives à sécurité, la sûreté et au bilan environnemental des transports maritimes internationaux. Le rôle principal de l'OMI est de créer un cadre réglementaire pour le secteur des transports maritimes qui soit juste et efficace, universellement adopté et universellement appliqué. La mission de l'OMI est de "faire en sorte, par voie de coopération, que le secteur des transports maritimes soit sûr, sans danger, respectueux de l'environnement, efficace et durable". Pour accomplir cette mission, l'OMI adopte les normes les plus élevées possibles en matière de sécurité et sûreté maritimes, d'efficacité de la navigation et de prévention et maîtrise de la pollution par les navires et examine les aspects juridiques connexes et la mise en œuvre efficace de ses instruments aux fins de leur application universelle et uniforme."⁸
7. L'OMI a été créée par la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, adoptée le 6 mars 1948 à Genève et entrée en vigueur le 17 mars 1958⁹. L'organe directeur suprême de l'Organisation est l'Assemblée, qui se compose de tous les Membres. Entre les sessions de l'Assemblée, le Conseil, composé de 40 membres élus sur la base de critères spécifiques,¹⁰ est l'organe directeur de l'Organisation.

⁸ Résolution A.1149(32).

⁹ Convention relative à la création d'une Organisation maritime intergouvernementale, 6 mars 1948, 289 UNTS 3. Le nom original de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) est devenu Organisation maritime internationale (OMI) en 1982, à la suite d'un amendement à la Convention.

¹⁰ Catégorie A : dix sont des États qui sont le plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime; catégorie B : dix sont d'autres États qui sont le plus intéressés dans le commerce international maritime; catégorie C : 20 sont des États qui ont des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation. L'élection dans cette catégorie doit assurer la représentation de toutes les grandes régions géographiques.

8. L'Organisation compte actuellement 175 États Membres¹¹ et trois Membres associés.¹² En outre, 66 organisations intergouvernementales ont le statut d'observateur¹³ auprès de l'OMI, tandis que 88 organisations non gouvernementales internationales sont dotées du statut consultatif.¹⁴ La participation diversifiée des États Membres et des organisations internationales garantit que les mesures réglementaires élaborées au sein de l'Organisation prennent en compte les différents intérêts des parties prenantes dans le domaine des transports maritimes.
9. À la suite de plusieurs amendements à la Convention portant création de l'OMI, les travaux de l'Organisation sont actuellement menés par les comités suivants, auxquels participent tous les États Membres de l'OMI :
- a. Le Comité de la sécurité maritime (MSC) est le principal forum où sont examinées les questions qui touchent directement à la sécurité maritime au sein de l'Organisation. Il s'agit notamment des normes de conception et de construction des navires, des mesures d'organisation du trafic, des effectifs, des communications, de la prévention des abordages, de la manutention des marchandises dangereuses, de la recherche et du sauvetage et de la sûreté maritime, entre autres.
 - b. Le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) traite des questions environnementales relevant de la compétence de l'OMI. Il s'agit notamment du contrôle et de la prévention de la pollution causée par les navires et couverte par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) (hydrocarbures, produits chimiques transportés en vrac, eaux usées, ordures et émissions provenant des navires, y compris les polluants atmosphériques et les gaz à effet de serre). Les travaux du MEPC visent à trouver un équilibre entre les progrès des technologies navales et leur impact sur le milieu marin, notamment dans les domaines suivants : gestion des eaux de ballast, recyclage des navires, contrôle des systèmes antisalissure nuisibles, recyclage des navires et rendement énergétique des navires. Le MEPC, en collaboration avec le MSC, examine également les propositions d'adoption de mesures pour les zones spéciales, les zones de contrôle des émissions au titre de la Convention MARPOL et les zones maritimes particulièrement vulnérables.
 - c. Le Comité juridique (LEG) s'occupe principalement du régime de responsabilité et d'indemnisation en cas d'accidents de mer et des dommages qui en résultent pour les personnes et le milieu marin. Le Comité juridique examine également toutes les questions juridiques qui relèvent de la compétence de l'Organisation. C'est également l'organe responsable des traités relatifs à la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime qui portent, entre autres, sur le terrorisme environnemental.
 - d. Le Comité de la simplification des formalités (Comité FAL) s'occupe des questions liées à la facilitation du trafic maritime international, y compris l'arrivée, le séjour et la sortie des navires, des personnes et des marchandises des ports, conformément à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965.

¹¹ <https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/MemberStates.aspx>.

¹² Îles Féroé; Hong Kong, Chine; et Macao, Chine.

¹³ <https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/IGOsWithObserverStatus.aspx>.

¹⁴ <https://www.imo.org/fr/About/Membership/Pages/NGOsInConsultativeStatus.aspx>.

- e. Le Comité de la coopération technique (TCC) met en œuvre les programmes de renforcement des capacités et de coopération technique de l'OMI dont l'Organisation est l'agent d'exécution ou de coopération.
10. L'OMI et ses différents organes sont animés par la ferme volonté de veiller à ce que le transport maritime ne porte pas indûment atteinte au milieu marin. En 1975, l'article premier de la Convention portant création de l'OMI a été modifié pour ajouter aux buts de l'Organisation "la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution"; et de traiter les questions juridiques liées à ces objectifs"¹⁵. Le Comité juridique a été créé au cours de la même décennie, avec pour mission principale l'évaluation de la responsabilité et de l'indemnisation dues pour les dommages causés par les déversements d'hydrocarbures, ainsi qu'un nouveau sous-comité du MSC pour les questions liées à l'environnement.
11. Aujourd'hui, le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la protection du milieu marin sont soutenus par les travaux de plusieurs sous-comités qui se penchent sur des questions concernant le milieu marin à des degrés divers :
- a. Le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (Sous-comité PPR) s'occupe de toutes les questions relevant de la compétence de l'OMI en matière de prévention de la pollution et de lutte contre celle-ci. Outre la pollution causée par les navires et couverte par les Annexes de la Convention MARPOL, le Sous-comité PPR prend également en considération le contrôle et la gestion des organismes aquatiques nuisibles présents dans les eaux de ballast et les sédiments des navires, l'encrassement biologique, les systèmes antisalissures, le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, ainsi que les déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires.
- b. Le Sous-comité de l'application des instruments de l'OMI (Sous-comité III) facilite l'examen des questions de mise en œuvre par les États du pavillon, les États du port et les États côtiers, y compris l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit établis en vertu du Programme obligatoire d'audit des États Membres de l'OMI. Il examine également les données et les procédures relatives au contrôle par l'État du port et élabore des directives pour les visites et la délivrance des certificats.
12. L'OMI a identifié la nécessité de répondre au changement climatique parmi ses orientations stratégiques dans le cadre de son Plan stratégique pour 2018-2023, reconnaissant que "bien que les transports maritimes soient l'un des modes de transport les plus économes en énergie et qu'ils aient déjà amélioré leur rendement énergétique et réduit les émissions, le secteur maritime continue de viser la mise en place de stratégies destinées à réduire les émissions dans le monde entier"¹⁶. En outre, l'OMI reste déterminée à "étudier la possibilité d'adopter d'autres mesures pour s'assurer que le secteur des transports maritimes internationaux continue d'assumer les responsabilités qui lui incombent en matière de lutte contre les changements climatiques". Les travaux actuels de l'OMI concernant les changements climatiques

¹⁵ À l'origine, le Comité juridique a été créé en tant qu'organe subsidiaire ad hoc du Conseil, à la suite de la catastrophe du Torrey Canyon en 1967. Il a ensuite été institutionnalisé en 1975 par la résolution A.358(IX), Amendements à la Convention portant création de l'OMI. 14 novembre 1975 (entrée en vigueur : 1982).

¹⁶ A 32/Res.1149, Plan stratégique révisé de l'Organisation pour la période de six ans allant de 2018 à 2023, paragraphe 21 (OS 3 : Répondre aux changements climatiques). 15 décembre 2021.

et ses effets sont principalement examinés par les organes suivants au titre des points de l'ordre du jour correspondants :

- a. **Travaux du MEPC concernant les conventions de l'OMI relatives à la prévention de la pollution du milieu marin et la lutte contre cette pollution.** Le MEPC reste saisi des faits nouveaux relatifs à la pollution du milieu marin par les activités de transport maritime, conformément au mandat contenu dans les différents instruments de l'OMI, au premier rang desquels la Convention MARPOL. En vertu du mandat de ces traités pertinents (qui sont examinés ci-dessous), le MEPC coordonne les objectifs¹⁷ de l'Organisation dans le cadre de l'orientation stratégique "Répondre aux changements climatiques. En ce qui concerne la **réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires**, par suite de l'adoption par les États Membres de l'OMI de la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires par la résolution MEPC.304(72), le MEPC, soutenu par le Groupe de travail intersessions sur la réduction des gaz à effet de serre, travaille actuellement à la révision de ladite stratégie concernant les GES, conscient de la nécessité pour tous les secteurs concernés d'accélérer les efforts de réduction des émissions de GES;
- b. **Travaux techniques portant sur la prévention de la pollution et l'intervention.** Le MEPC, par l'intermédiaire du Sous-comité PPR, est actuellement engagé dans l'examen des questions suivantes : la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires, la réduction de l'impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes internationaux, et la question de la lutte contre les déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires;
- c. **Mesures relatives à la réglementation de l'immersion des déchets et autres matières en mer.** Sous les auspices de l'OMI, les Parties contractantes à la Convention de Londres et au Protocole de Londres réglementent la prévention de la pollution due à l'immersion de déchets et d'autres matières en mer, y compris les questions suivantes : géo-ingénierie marine (y compris la fertilisation des océans) et séquestration du CO₂ dans les formations géologiques du sous-sol marin, entre autres;
- d. **Conventions relatives à la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution du milieu marin.** Outre les normes techniques, le cadre de réglementation des activités susceptibles d'entraîner une pollution du milieu marin est complété par les conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et l'indemnisation, qui relèvent principalement de la compétence du Comité juridique de l'Organisation.

¹⁷ *Ibid.* Traitement des substances qui appauvrissent la couche d'ozone utilisées par les navires (résultat 3.1), poursuite de la mise en place des mécanismes requis pour parvenir à réduire les émissions de GES dues aux transports maritimes internationaux (résultat 3.2), réduction de l'impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes internationaux (résultat 3.3), promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires (3.4), révision des directives relatives au chapitre 4 de l'Annexe VI de MARPOL (résultat 3.5), examen de l'EEDI prescrit en vertu de la règle 21.6 de l'Annexe VI de MARPOL (résultat 3.6), et autres mesures techniques et opérationnelles pour améliorer le rendement énergétique des transports maritimes internationaux (résultat 3.7).

C. Droit applicable

13. Dans le cadre de l'examen des questions soumises au Tribunal par la présente demande d'avis consultatif, l'article 293, paragraphe 1, de la Convention sur le droit de la mer dispose ce qui suit : "Une cour ou un tribunal ayant compétence en vertu de la présente section applique les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international qui ne sont pas incompatibles avec celle-ci."
14. À cet égard, le cadre juridique étendu et les nombreux instruments juridiques qui ont vu le jour sous les auspices de l'OMI, avant, parallèlement et après la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, font partie de ces autres règles du droit international qui ne sont pas incompatibles avec cette convention. Comme nous l'expliquerons plus loin, un équilibre complexe a été recherché entre les deux régimes au cours de l'élaboration de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dans les années 1970 et 1980. Après l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'OMI a continué à veiller à ce que les instruments qui seraient adoptés soient conformes au cadre général établi par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et ne portent pas atteinte à ses dispositions.

D. Résumé de la position

15. En répondant aux questions soumises au Tribunal par la Commission, l'OMI n'est en mesure de donner son avis que dans le cadre de son statut d'institution spécialisée des Nations Unies et d'organisation internationale compétente en vertu de certaines sections de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En tant qu'organisation internationale compétente, l'OMI est chargée d'élaborer des règles et des réglementations relatives aux transports maritimes internationaux et à la navigation, ainsi qu'à la prévention de la pollution du milieu marin et à la lutte contre celle-ci, due aux activités de transport maritime, dans le cadre, avec les instruments et les procédures qui lui sont propres. Bien que la discussion ci-dessous se limite à des exemples tirés des instruments juridiques propres à l'OMI, l'exposé écrit suivant vise à donner un aperçu du cadre dans lequel les obligations générales et spécifiques découlant de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont élaborées plus avant et complétées par des modalités normatives dans le cadre d'organisations internationales compétentes.
16. Les obligations des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en ce qui concerne les effets du changement climatique sur le milieu marin sont fondées et bien établies dans cette convention, en particulier dans sa partie XII. En outre, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a établi des mécanismes permettant aux organisations internationales compétentes dans leurs domaines d'expertise respectifs d'élaborer des obligations spécifiques destinées à répondre à des défis qui n'avaient pas été envisagés au moment de l'adoption de la Convention. Dans le cadre de l'OMI, ces obligations spécifiques conformes à la mise en œuvre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont contenues dans des traités, des règles, des résolutions et des instruments élaborés sous ses auspices, avec la participation de ses États Membres, dont la plupart sont également des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
17. Les obligations spécifiques découlant de ces instruments peuvent également être considérées comme ayant le statut de "règles et normes internationales généralement acceptées". Bien qu'il n'existe pas de critères spécifiques permettant

de déterminer quand et comment les règles et normes internationales deviennent généralement acceptées, dans le contexte de l'élaboration des règles au sein de l'OMI, la participation aux travaux de l'Organisation de 175 États Membres et de pratiquement tous les organismes et organisations intéressés par la réglementation des transports maritimes, ainsi que l'élaboration et l'acceptation de ces mêmes règles et normes, étayent l'idée que ces règles et normes sont généralement acceptées.

18. Les États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dans la mesure où ils ont accepté le régime établi par cette convention pour l'élaboration de règles et de normes internationales généralement acceptées par l'intermédiaire d'organisations internationales compétentes, ont également l'obligation de donner pleinement effet à ces règles et normes par l'adoption d'une législation nationale compatible avec les mêmes règles et normes internationales généralement acceptées, et par l'application de ces règles et normes dans les limites de la juridiction respective de chaque État partie. En outre, les États Membres de l'OMI qui sont également Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pourraient très bien accepter des obligations spécifiques au titre des instruments de l'OMI qui découlent des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ou qui sont sans préjudice de celles-ci.¹⁸

¹⁸ Les États suivants sont Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer mais ne sont pas membres de l'OMI : Burkina Faso, Eswatini, Laos, Lesotho, Mali, Micronésie, Niger, Nioué, Palestine et Tchad. Les États suivants sont Membres de l'OMI mais ne sont pas Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer : Cambodge, Colombie, El Salvador, Émirats arabes unis, Érythrée, États-Unis, Éthiopie, Israël, Kazakhstan, Libye, République islamique d'Iran, République populaire démocratique de Corée, Saint-Marin, Syrie, Türkiye, Turkménistan et Venezuela. Certains États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, par exemple Nioué, bien que n'étant pas membres de l'OMI, ont ratifié les traités les plus importants de l'OMI, tels que les Conventions SOLAS et MARPOL.

II. Questions juridiques posées dans la demande d'avis consultatif

19. La section suivante contient des informations sur les instruments juridiques internationaux pertinents pour les questions soulevées qui ont été adoptés sous les auspices de l'OMI, en vue d'aider le Tribunal dans son examen des questions soulevées dans la demande d'avis consultatif. Toute référence aux instruments est de nature factuelle et sous réserve que seuls les États Parties à ces instruments aient la prérogative d'interpréter ces instruments.

20. Bien que les déclarations ci-dessous soient spécifiques au contexte de l'élaboration des règles au sein de l'OMI, elles visent à illustrer l'élaboration d'obligations spécifiques mettant en œuvre les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui sont pertinentes pour les organisations internationales compétentes désignées dans le cadre de cette convention. Ces déclarations visent à répondre aux questions juridiques posées dans la demande d'avis consultatif en donnant des exemples et en décrivant le mandat prévu dans les instruments de l'OMI examinés, et ne constituent en aucun cas une liste exhaustive des obligations découlant de ces différents instruments.

A. Considérations préliminaires

21. Cette section présente des considérations préliminaires sur le cadre réglementaire de l'OMI qui font partie intégrante des réponses aux questions posées dans la demande d'avis consultatif examinée dans la section suivante.

1. Interface juridictionnelle entre les régimes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de l'OMI

22. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est considérée comme une convention-cadre pour la réglementation des droits, des obligations et des activités des États dans les espaces océaniques. Lors de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (de 1973 à 1982), un équilibre a dû être soigneusement trouvé entre, d'une part, la codification et le développement du droit de la mer afin de réglementer une fois pour toutes les droits et intérêts des différentes parties prenantes dans les espaces océaniques et, d'autre part, le travail et le champ d'activité des organisations déjà existantes ayant leur propre mandat en ce qui concerne les océans. Le Secrétariat de l'OMI (connu à l'époque sous le nom d'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime ou OMCI) a donc participé activement à la négociation de la Convention, afin de s'assurer que les instruments de l'OMI étaient compatibles avec les principes de base devant être inscrits dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Après l'adoption de la Convention en 1982, l'OMI a continué à coopérer avec le système des Nations Unies pour veiller à ce que les dispositions de ses instruments (conventionnels et non conventionnels) soient conformes à celles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et ne leur portent pas préjudice.

23. Alors que l'OMI avait déjà facilité l'adoption de plusieurs conventions au moment où la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer était négociée, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fournit encore aujourd'hui le cadre juridictionnel général pour l'utilisation et la réglementation des espaces océaniques, en attribuant des droits, des obligations et des compétences aux États côtiers, aux États du pavillon et aux États du port.

24. En vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États côtiers jouissent de droits souverains à des degrés divers sur les différentes zones de la mer, à savoir les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive et la haute mer. La Convention accorde également aux États côtiers un certain degré de juridiction sur les navires étrangers, en fonction de la localisation du navire, et autorise exceptionnellement les États côtiers à prendre et à faire appliquer des mesures au-delà de la mer territoriale en cas de pollution ou de menace de pollution résultant d'un accident de mer¹⁹.
25. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fournit également un cadre général pour la juridiction de l'État du pavillon, qui doit être complété par des règles et réglementations adoptées par l'OMI en tant qu'organisation internationale compétente, comme indiqué ci-dessous.
26. Enfin, en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des instruments de l'OMI, l'exercice de la juridiction de l'État du port dans les eaux intérieures d'un État permet de prendre des mesures correctives en cas de non-respect des obligations de l'État du pavillon.

2. Organisations internationales compétentes en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

27. Lorsqu'elle définit les obligations des États et l'étendue des activités autorisées dans leur juridiction respective, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fait référence aux "organisations internationales compétentes" pour les questions spécifiques couvertes par cette convention. Le travail de ces organisations en relation avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a un caractère normatif : elles pourraient être l'organe sous les auspices duquel les règles et les normes internationales pertinentes sont élaborées; ou l'entité appropriée pour l'examen et l'adoption des propositions de mesure de l'État concernant les mers; ou des organismes qui font des recommandations que les États doivent prendre en compte dans l'adoption de leurs règles et réglementations nationales. Ainsi, outre le seul cas où l'OMI est explicitement mentionnée dans la Convention,²⁰ elle est largement considérée comme l'organisation internationale compétente dans des domaines spécifiques régis par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, notamment la sécurité de la navigation et la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution du milieu marin due à l'immersion et à l'exploitation des navires.
28. Dans le Bulletin du droit de la mer n° 31 de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'ONU, les "organisations internationales compétentes et pertinentes" au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ont été identifiées afin d'éviter toute confusion possible quant aux organisations qui sont "principalement responsables des activités énoncées dans ces dispositions spécifiques"²¹. Il est reconnu que, bien que des organisations internationales spécifiques n'aient été nommées qu'à quelques reprises dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la référence en termes généraux aux "organisations internationales compétentes et pertinentes" relèverait encore

¹⁹ Article 221.

²⁰ Article 2 de l'annexe VIII.

²¹ Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques de l'Organisation des Nations Unies. Bulletin du droit de la mer n° 31, 1996, p. 79.

principalement de la compétence d'organisations spécifiques. À cet égard, l'OMI a été désignée comme l'organisation compétente ou pertinente pour les dispositions suivantes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer :

- a. Passage inoffensif dans la mer territoriale : article 22, paragraphe 3 a), relatif à l'obligation pour les États côtiers qui désignent des voies de circulation et prescrivent des dispositifs de séparation du trafic de tenir compte des recommandations de l'*organisation internationale compétente*;
 - b. Détroits servant à la navigation internationale : article 41, paragraphe 4, sur l'obligation pour les États riverains des détroits de soumettre à l'*organisation internationale compétente*, pour adoption, les propositions concernant la désignation, la prescription ou le remplacement de voies de circulation et de dispositifs de séparation du trafic; et l'article 41, paragraphe 5, sur l'obligation pour les mêmes États de coopérer pour formuler des propositions de voies de circulation ou de dispositifs de séparation du trafic en consultation avec l'*organisation internationale compétente*;
 - c. États archipels : article 53, paragraphe 9, sur l'obligation pour les États archipels de soumettre à l'*organisation internationale compétente*, pour adoption, les propositions concernant la désignation, la prescription ou le remplacement de voies de circulation et de dispositifs de séparation du trafic;
 - d. Îles artificielles, installations et ouvrages dans les zones économiques exclusives : article 60, paragraphe 3, sur l'obligation pour les États côtiers d'enlever les installations ou ouvrages abandonnés ou désaffectés, en tenant compte des normes internationales généralement acceptées ou des recommandations de l'*organisation internationale compétente*;
 - e. Constitution du tribunal arbitral spécial : annexe VIII, article 3 e), qui est d'ailleurs le seul cas où l'OMI a été nommée.
29. Plus important encore, l'OMI a été désignée comme l'une des organisations internationales compétentes pour les questions relatives à la protection et à la préservation du milieu marin (soulignement ajouté) :

Partie XII

Section 2. Coopération mondiale et régionale

Article 197 Coopération au plan mondial ou régional

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

Article 198 Notification d'un risque imminent de dommage ou d'un dommage effectif

Tout État qui a connaissance de cas où le milieu marin est en danger imminent de subir des dommages ou a subi des dommages du fait de la pollution, en informe immédiatement les autres États qu'il juge exposés à ces dommages ainsi que les organisations internationales compétentes.

Article 199 Plans d'urgence contre la pollution

Dans les cas visés à l'article 198, les États situés dans la zone affectée, selon leurs capacités, et les organisations internationales compétentes coopèrent, dans toute la mesure du possible, en vue d'éliminer les effets de la pollution et de prévenir ou réduire à un minimum les dommages. À cette fin, les États doivent élaborer et promouvoir conjointement des plans d'urgence pour faire face aux incidents entraînant la pollution du milieu marin.

Article 200 Études, programmes de recherche et échange de renseignements et de données

Les États coopèrent, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, en vue de promouvoir des études, entreprendre des programmes de recherche scientifique et encourager l'échange de renseignements et de données sur la pollution du milieu marin. Ils s'efforcent de participer activement aux programmes régionaux et mondiaux visant à l'acquisition des connaissances requises pour déterminer la nature et l'ampleur de la pollution, l'exposition à la pollution, les voies qu'elle emprunte, les risques qu'elle comporte et les remèdes possibles.

Article 201 Critères scientifiques pour l'élaboration de règlements

Compte tenu des renseignements et données recueillis en application de l'article 200, les États coopèrent, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, en vue d'établir des critères scientifiques appropriés pour la formulation et l'élaboration de règles et de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin.

Section 3. Assistance technique

Article 202 Assistance aux États en développement dans les domaines de la science et de la technique

Les États, agissant directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, doivent :

- a) promouvoir des programmes d'assistance aux États en développement dans les domaines de la science, de l'éducation, de la technique et dans d'autres domaines, en vue de protéger et de préserver le milieu marin et de prévenir, réduire et maîtriser la pollution marine. Cette assistance consiste notamment à :
 - i) former le personnel scientifique et technique de ces États;
 - ii) faciliter leur participation aux programmes internationaux pertinents;
 - iii) fournir à ces États le matériel et les facilités nécessaires;
 - iv) accroître leur capacité de fabriquer ce matériel;
 - v) fournir les services consultatifs et développer les moyens matériels concernant les programmes de recherche, de surveillance continue, d'éducation et autres programmes;
- b) fournir l'assistance appropriée, spécialement aux États en développement, pour aider ceux-ci à réduire à un minimum les effets des accidents majeurs risquant d'entraîner une pollution du milieu marin;
- c) fournir l'assistance appropriée, spécialement aux États en développement, pour l'établissement d'évaluations écologiques.

Section 4. Surveillance continue et évaluation écologique

Article 204 Surveillance continue des risques de pollution et des effets de la pollution

1. Les États s'efforcent, dans toute la mesure possible et d'une manière compatible avec les droits des autres États, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, d'observer, mesurer, évaluer et analyser, par des méthodes scientifiques reconnues, les risques de pollution du milieu marin ou les effets de cette pollution.
2. En particulier, ils surveillent constamment les effets de toutes les activités qu'ils autorisent ou auxquelles ils se livrent afin de déterminer si ces activités risquent de polluer le milieu marin.

Article 205 Publication de rapports

Les États publient des rapports sur les résultats obtenus en application de l'article 204 ou fournissent, à intervalles appropriés, de tels rapports aux organisations internationales compétentes, qui devront les mettre à la disposition de tous les autres États.

30. La section 5 de la partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fournit un cadre détaillé pour les différentes sources de pollution du milieu marin et l'attribution aux États de la prérogative de légiférer sur la prévention, la réduction et la maîtrise de cette pollution. L'OMI a également été identifiée comme l'une des organisations internationales compétentes en la matière, comme suit (soulignement ajouté) :

Article 210 Pollution par immersion

xxx

4. Les États, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, s'efforcent d'adopter au plan mondial et régional des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution. Ces règles et ces normes, ainsi que ces pratiques et procédures recommandées, sont réexaminées de temps à autre, selon qu'il est nécessaire.

Article 211 Pollution par les navires

1. Les États, agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, adoptent des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et s'attachent à favoriser l'adoption, s'il y a lieu de la même manière, de dispositifs de circulation des navires visant à réduire à un minimum le risque d'accidents susceptibles de polluer le milieu marin, y compris le littoral, et de porter atteinte de ce fait aux intérêts connexes des États côtiers. Ces règles et normes sont, de la même façon, réexaminées de temps à autre, selon qu'il est nécessaire.
2. Les États adoptent des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux. Ces lois et règlements **ne doivent pas être moins efficaces** que les règles et normes internationales généralement acceptées, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.
3. Les États qui, dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, imposent aux navires étrangers des conditions particulières pour l'entrée dans leurs ports ou leurs eaux intérieures ou l'utilisation de leurs installations terminales au large, donnent la publicité voulue à ces conditions et les communiquent à l'organisation internationale compétente. Lorsque, en vue d'harmoniser la politique suivie en la matière, deux ou plusieurs États côtiers imposent de telles conditions sous une forme identique, il est indiqué dans la communication quels sont les États qui participent à de tels arrangements. Tout État exige du capitaine d'un navire battant son pavillon ou immatriculé par lui, lorsque ce navire se trouve dans la mer territoriale d'un État participant à ces arrangements conjoints, qu'il fournisse à la demande de cet État des renseignements indiquant s'il se dirige vers un État de la même région qui participe à ces arrangements et, dans l'affirmative, de préciser si le navire satisfait aux conditions imposées par cet État concernant l'entrée dans ses ports. Le présent article 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.

xxx

5. Aux fins de la mise en application visée à la section 6, les États côtiers peuvent adopter pour leur Zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

6. a) Lorsque les règles et normes internationales visées au paragraphe 1 ne permettent pas de faire face d'une manière adéquate à des situations particulières et qu'un État côtier est raisonnablement fondé à considérer qu'une Zone particulière et clairement définie de sa Zone économique exclusive requiert l'adoption de mesures obligatoires spéciales pour la prévention de la pollution par les navires, pour des raisons techniques reconnues tenant à ses caractéristiques océanographiques et écologiques, à son utilisation ou à la protection de ses ressources et au caractère particulier du trafic, cet État peut, après avoir tenu par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente les consultations appropriées avec tout État concerné, adresser à cette organisation une communication concernant la zone considérée en fournissant, à l'appui, des justifications scientifiques et techniques ainsi que des renseignements sur les installations de réception nécessaires. Dans un délai de 12 mois après réception de la communication, l'organisation décide si la situation dans la zone considérée répond aux conditions précitées. Si l'organisation décide qu'il en est ainsi, l'État côtier peut adopter pour cette zone des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui donnent effet aux règles et normes ou pratiques de navigation internationales que l'organisation a rendues applicables aux zones spéciales. Ces lois et règlements ne deviennent applicables aux navires étrangers qu'à l'expiration d'un délai de 15 mois à compter de la date de la communication à l'organisation.

xxx

c) Lorsqu'il fait la communication précitée, l'État côtier indique parallèlement à l'organisation s'il a l'intention d'adopter pour la zone qui en fait l'objet des lois et règlements supplémentaires visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires. Ces lois et règlements supplémentaires peuvent porter sur les rejets ou sur les pratiques de navigation, mais 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; ils deviennent applicables aux navires étrangers à l'expiration d'un délai de 15 mois à compter de la date de la communication à l'organisation, sous réserve que celle-ci les approuve dans un délai de 12 mois à compter de cette date.

Article 212 Pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique

3. Les États, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, s'efforcent d'adopter au plan mondial et régional des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution.

31. La section 6 de la partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer contient des dispositions complémentaires sur la mise en application des règles, normes, pratiques, etc. établies conformément à la section 5. L'OMI a également été identifiée comme l'une des organisations internationales compétentes en la matière, notamment la disposition pertinente de l'article 223, comme suit (soulignement ajouté) :

Article 216 Mise en application de la réglementation relative à la pollution par immersion

1. Les lois et règlements adoptés en conformité avec la Convention et les règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion sont mis en application par :
- a) l'État côtier, pour ce qui est de l'immersion dans les limites de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive ou sur son plateau continental;
 - b) l'État du pavillon, pour ce qui est des navires battant son pavillon ou des navires ou aéronefs immatriculés par lui;
 - c) tout État, pour ce qui est du chargement de déchets ou autres matières sur son territoire ou à ses installations terminales au large.

xxx

Article 217 Pouvoirs de l'État du pavillon

1. Les États veillent à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux respectent les règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, ainsi que les lois et règlements qu'ils ont adoptés conformément à la Convention afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et ils adoptent les lois et règlements et prennent les mesures nécessaires pour leur donner effet. L'État du pavillon veille à ce que ces règles, normes, lois et règlements soient effectivement appliqués, quel que soit le lieu de l'infraction.

xxx

2. Si un navire commet une infraction aux règles et normes établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, l'État du pavillon, sans préjudice des articles 218, 220 et 228, fait immédiatement procéder à une enquête et, le cas échéant, intente une action pour l'infraction présumée, quel que soit le lieu de cette infraction ou l'endroit où la pollution en résultant s'est produite ou a été constatée.

xxx

7. L'État du pavillon informe sans délai l'État demandeur et l'organisation internationale compétente de l'action engagée et de ses résultats. Tous les États ont accès aux renseignements ainsi communiqués.

Article 218 Pouvoirs de l'État du port

1. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'État du port peut ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive par le navire en infraction aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

Article 220 Pouvoirs de l'État côtier

7. Nonobstant le paragraphe 6, dans tous les cas où des procédures appropriées ont été soit établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente, soit convenues de toute autre manière pour garantir le respect des obligations concernant le versement d'une caution ou le dépôt d'une autre garantie financière appropriée, l'État côtier, s'il est lié par ces procédures, autorise le navire à poursuivre sa route.

Article 222 Mise en application de la réglementation relative à la pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique

Dans les limites de l'espace aérien où s'exerce leur souveraineté ou à l'égard des navires battant leur pavillon ou des navires ou aéronefs immatriculés par eux, les États assurent l'application des lois et règlements qu'ils ont adoptés conformément à l'article 212, paragraphe 1, et à d'autres dispositions de la Convention et adoptent des lois et règlements et prennent d'autres mesures pour donner effet aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine atmosphérique ou transatmosphérique, conformément à toutes les règles et normes internationales pertinentes relatives à la sécurité de la navigation aérienne.

32. En outre, l'OMI a également été identifiée comme faisant partie des organisations internationales concernées par les sujets suivants : les mers fermées ou semi-fermées,²² la zone²³ et la recherche scientifique marine,²⁴ qui sont référencés ci-dessous par souci de concision.

3. Organisations internationales compétentes en tant que forums pour l'élaboration de règles et de normes internationales généralement acceptées

33. Dans le Bulletin du droit de la mer n° 31, il est en outre expliqué que "certaines organisations internationales sont également compétentes en ce qui concerne les dispositions de la Convention", malgré l'absence de référence explicite à ces organisations ou au terme "organisation", en particulier lorsqu'il est fait référence aux "règles et normes internationales généralement acceptées" et à d'autres expressions similaires. Un exemple spécifique²⁵ concernant l'OMI a été soulevé à cet égard, qui apparaît tout au long de la Convention dans des variantes des usages suivants, comme cela a également été souligné dans la section précédente : "règles et normes internationales généralement acceptées", "règles, normes et pratiques et procédures recommandées convenues au niveau international", "règles, normes et pratiques recommandées mondiales et régionales", "règlements internationaux généralement acceptés", "règles et normes internationales" ou "instruments internationaux applicables".

²² Article 123 sur le devoir des États riverains de ces mers fermées ou semi-fermées de s'efforcer de coopérer directement ou par l'intermédiaire d'une organisation régionale appropriée pour, entre autres, inviter, le cas échéant, d'autres États ou organisations internationales intéressés à coopérer avec eux.

²³ Article 163, paragraphe 13, relatif à la consultation par la commission de planification économique et la commission juridique et technique de tout organe compétent de l'Organisation des Nations Unies ou de ses institutions spécialisées ou de toute organisation internationale ayant compétence dans le domaine qui fait l'objet de la consultation; et article 169 1) et 2) sur le devoir du Secrétaire général de l'autorité de conclure des accords aux fins de consultations et de coopération avec les organisations internationales et les organisations non gouvernementales reconnues par le Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies.

²⁴ Articles 238, 239, 243, 244 1), (2), 246 3), 246 (5), 247, 248, 249 1), 251, 252, 253, 254 1), 2), 3), 4), 256, 257, 262, 263 1), 2), 3), 265, 266 1), 268, 269, 270, 271, 272, 273, 275, 276 1), 278, 297 1) c).

²⁵ Article 21 4).

34. Outre les dispositions relatives à la pollution du milieu marin mentionnées dans la section précédente²⁶ et l'article 226 relatif aux enquêtes dont peuvent faire l'objet les navires étrangers,²⁷ d'autres références à ces règles et normes internationales généralement acceptées (ou à leurs variantes) concernant l'OMI ont trait au passage inoffensif,²⁸ au passage en transit,²⁹ au passage sur les voies de circulation archipélagiques³⁰ et aux îles artificielles, installations et ouvrages dans la zone économique exclusive,³¹ entre autres. L'article 94, qui est un pilier de la plupart des instruments de l'OMI et des dispositions détaillant les obligations de l'État du pavillon, fait également allusion aux règles et normes internationales généralement acceptées avec lesquelles la mise en œuvre des mesures doit être compatible :

Article 94 Obligations de l'État du pavillon

1. Tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.
2. En particulier tout État :
 - a) tient un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille, ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée; et

²⁶ Voir par exemple l'article 211, paragraphes 2, 5 et 6 c).

²⁷ 1. a) Les États ne retiennent pas un navire étranger plus longtemps qu'il n'est indispensable aux fins des enquêtes prévues aux articles 216, 218 et 220. L'inspection matérielle d'un navire étranger doit être limitée à l'examen des certificats, registres ou autres documents dont le navire est tenu d'être muni en vertu des règles et normes internationales généralement acceptées, ou de tous documents similaires; il ne peut être entrepris d'inspection matérielle plus poussée du navire qu'à la suite de cet examen et uniquement si :

- i) il y a de sérieuses raisons de penser que l'État du navire ou de son équipement ne correspond pas essentiellement aux mentions portées sur les documents; substantiellement avec les détails de ces documents;
- ii) la teneur de ces documents ne suffit pas pour confirmer ou vérifier l'infraction présumée; ou
- iii) le navire n'est pas muni de certificats et documents valables.

b) Lorsqu'il ressort de l'enquête qu'il y a eu infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales visant à protéger et préserver le milieu marin, il est procédé sans délai à la mainlevée de l'immobilisation du navire, après l'accomplissement de formalités raisonnables, telles que le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie financière.

c) Sans préjudice des règles et normes internationales applicables en matière de navigabilité des navires, si la mainlevée de l'immobilisation d'un navire devait entraîner un risque de dommage inconsidéré pour le milieu marin, le navire en question pourrait ne pas être autorisé à poursuivre sa route ou l'être à la condition de se rendre au chantier approprié de réparation le plus proche. Dans le cas où la mainlevée de l'immobilisation du navire a été refusée ou a été soumise à des conditions, l'État du pavillon doit en être informé sans retard et peut demander cette mainlevée conformément à la partie XV.

²⁸ En vertu de l'article 21 2), les lois et règlements de l'État côtier relatifs au passage inoffensif "ne s'appliquent pas à la conception, à la construction ou à l'armement des navires étrangers, à moins qu'ils ne donnent effet à des règles ou des normes internationales généralement acceptées". L'article 21 4) dispose que les navires étrangers exerçant le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale se conforment à ces lois et règlements ainsi qu'à tous les règlements internationaux généralement acceptés relatifs à la prévention des abordages en mer.

²⁹ L'article 39, paragraphe 2, relatif aux obligations des navires et des aéronefs pendant le passage en transit, dispose que les navires en transit se conforment : a) aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés en matière de sécurité de la navigation, notamment au Règlement international pour prévenir les abordages en mer; b) aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires.

³⁰ L'article 41, paragraphe 3, relatif aux détroits servant à la navigation internationale, et l'article 53, paragraphe 8, relatif droit de passage archipélagique, prévoient que ces voies de circulation et dispositifs de séparation du trafic doivent être conformes à la réglementation internationale généralement acceptée.

³¹ L'article 60, paragraphes 3, 5 et 6, fait référence aux normes internationales généralement acceptées en ce qui concerne les îles artificielles, les installations et ouvrages dans la zone économique exclusive.

- b) exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.
3. Tout État prend à l'égard des navires battant son pavillon les **mesures nécessaires** pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne :
- a) la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité;
 - b) la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables;
 - c) l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages.
4. Ces **mesures** comprennent celles qui sont **nécessaires** pour s'assurer que :
- a) tout navire est inspecté, avant son inscription au registre et, ultérieurement, à des intervalles appropriés, par un inspecteur maritime qualifié, et qu'il a à son bord les cartes maritimes, les publications nautiques ainsi que le matériel et les instruments de navigation que requiert la sécurité de la navigation;
 - b) tout navire est confié à un capitaine et à des officiers possédant les qualifications voulues, en particulier en ce qui concerne la manœuvre, la navigation, les communications et la conduite des machines, et que l'équipage possède les qualifications voulues et est suffisamment nombreux eu égard au type, à la dimension, à la machinerie et à l'équipement du navire;
 - c) le capitaine, les officiers et, dans la mesure du nécessaire, l'équipage connaissent parfaitement et sont tenus de respecter les règles internationales applicables concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des abordages, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution et le maintien des services de radiocommunication.
5. Lorsqu'il prend les mesures visées aux paragraphes 3 et 4, **chaque État est tenu de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées** et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.
35. En vertu des dispositions susmentionnées, les États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont effectivement tenus de prendre en compte ces règles et normes internationales généralement acceptées dans l'exercice de leurs droits et obligations, de s'y conformer ou d'y donner effet, ou d'agir d'une manière compatible avec elles, ou d'établir des règles qui soient conformes aux normes contenues dans ces règles et normes, élaborées sous les auspices des organisations internationales compétentes, et qui ne soient pas moins efficaces que ces règles et normes.

4. Élaboration de règles internationales au sein de l'OMI

36. Depuis 1959, date à laquelle l'OMI a commencé ses activités, plus de 50 traités ont été élaborés sous les auspices de l'OMI, ainsi que de nombreux codes et recueils de règles, résolutions, recommandations, directives, interprétations uniformes et autres instruments juridiques visant à réglementer la sécurité des navires, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution des mers causée par les navires, et la mise en place d'un régime d'indemnisation satisfaisant en cas de dommages résultant d'événements de pollution.
37. En ce qui concerne la navigation, les règles et normes internationales généralement acceptées, élaborées par les États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, soit par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente, soit en consultation ou en coopération avec elle, sont celles qui figurent dans la série d'instruments de l'OMI régissant la sécurité maritime, la sûreté et la protection du milieu marin contre les effets néfastes des activités de navigation.

38. Outre les traités, qui sont obligatoires pour les États Parties qui les ont acceptés, ratifiés ou qui y ont adhéré, l'OMI a également élaboré des "codes" qui peuvent être rendus obligatoires et qui sont intégrés dans les traités de l'OMI et/ou qui contiennent des directives ayant valeur de recommandation en parallèle. Certains de ces traités et codes sont présentés ci-dessous. D'autres instruments non obligatoires tels que les résolutions, les recommandations, les directives et les interprétations uniformes peuvent refléter l'intention des États Membres de l'OMI et des États Parties aux traités respectifs de faire face aux menaces perçues pour la sécurité de la navigation et la protection et la préservation du milieu marin.
39. Conformément à son rôle d'organisation internationale compétente capable de répondre en temps utile aux défis modernes posés par les océans, un certain nombre d'instruments de l'OMI intègrent des mécanismes d'acceptation tacite des amendements aux parties techniques des traités. Par exemple, la procédure d'amendement aux Annexes³² de MARPOL permet aux amendements d'entrer en vigueur à la fin d'une période définie à compter de leur adoption, à moins qu'avant cette période, un nombre minimum d'objections n'ait été communiqué au Secrétaire général de l'OMI en sa qualité de dépositaire. Le mécanisme d'acceptation tacite permet donc aux améliorations apportées aux règles et réglementations dans le cadre des traités de l'OMI d'entrer en vigueur plus rapidement que si l'acceptation explicite de chaque amendement était requise. Cela garantit également, sous réserve d'une mise en œuvre rapide de ces amendements par les États Parties, que l'OMI reste en mesure de relever rapidement les défis et les menaces qui pèsent sur la sécurité de la navigation et le milieu marin.
40. Bien qu'il n'existe pas de critères définitifs permettant de déterminer quand les règles et les normes internationales sont "généralement acceptées" et qu'il n'appartient pas non plus à l'OMI de définir si toutes les obligations spécifiques découlant de ses traités sont des "règles et normes internationales généralement acceptées" ou des variantes de celles-ci, l'état d'acceptation des traités de l'OMI peut servir d'indicateur pour une telle détermination. Comme nous le verrons plus loin, le niveau de participation aux différents traités de l'OMI est évalué non seulement en fonction du nombre d'États Parties qui signent, ratifient ou acceptent ces traités ou y adhèrent, mais aussi en fonction du tonnage correspondant de ces États, ce qui donne une idée approximative du taux de mise en œuvre à attendre dans le cadre de chaque système de traités.

³² Article 16 2) f) ii) : un amendement à une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté conformément à la procédure définie au paragraphe f) iii) à moins que, au moment de son adoption, l'organe compétent ne décide que l'amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce; néanmoins, à tout moment avant l'entrée en vigueur d'un amendement à une Annexe, une Partie peut notifier au Secrétaire général de l'Organisation que l'amendement n'entrera en vigueur à son égard qu'après avoir été expressément approuvé par elle; le Secrétaire général porte la notification et la date de sa réception à la connaissance des Parties;

iii) un amendement à un appendice d'une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai qui est fixé par l'organe compétent lors de son adoption mais qui ne doit pas être inférieur à dix mois, à moins qu'une objection n'ait été communiquée à l'Organisation pendant cette période par un tiers au moins des Parties ou par des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, celle des deux conditions qui est remplie la première étant prise en considération;

B. Question 1 : Quelles sont les obligations spécifiques des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en matière de prévention, de réduction et de maîtrise de la pollution du milieu marin en relation avec les effets nuisibles du changement climatique causés par les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère ?

41. En réponse à la question ci-dessus, il est avancé que les obligations spécifiques des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en matière de prévention, de réduction et de maîtrise de la pollution du milieu marin, principalement en relation avec les effets nuisibles du changement climatique causés par les émissions anthropiques de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, sont tout d'abord contenues dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer elle-même, et ensuite élaborées par le biais des règles et normes internationales généralement acceptées, sous les auspices des organisations internationales compétentes. Des exemples en rapport avec le mandat et le champ d'action de l'OMI sont présentés ci-dessous.
42. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est souvent considérée comme une convention-cadre servant de "parapluie" pour l'élaboration de règles et de règlements spécifiques conformément au cadre juridique établi dans cette convention. En ce qui concerne la préservation du milieu marin, la partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer énonce les obligations spécifiques des États Parties, telles qu'elles figurent dans les articles 192 à 237. Dans l'ensemble de ces dispositions et comme expliqué ci-dessus, une référence générale est faite aux règles et normes de l'OMI, que les États Parties doivent mettre en œuvre en même temps que les dispositions de la partie XII.

1. Obligations au titre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

43. La partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer énonce les obligations des États Parties en matière de prévention, de réduction et de maîtrise de la pollution du milieu marin dans les articles 192 à 237. Les questions relevant du mandat de l'OMI sont également couvertes par les dispositions correspondantes suivantes : articles 210 et 216 (pollution par immersion); articles 211, 217, 218 et 222 (pollution par les navires); et articles 212 et 222 (pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique).
44. Les dispositions des articles 212 et 222 relatives à la pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique sont les plus pertinentes pour répondre à la question spécifique des effets du changement climatique causés par les émissions anthropiques de gaz à effet de serre dans l'atmosphère :

Article 212 Pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique

1. Les États, afin de prévenir, réduire ou maîtriser la pollution du milieu marin d'origine atmosphérique ou transatmosphérique, adoptent des lois et règlements applicables à l'espace aérien où s'exerce leur souveraineté et aux navires battant leur pavillon ou aux navires ou aéronefs immatriculés par eux, en tenant compte des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, internationalement convenues, et de la sécurité de la navigation aérienne.
2. Les États prennent toutes autres mesures qui peuvent être nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution.
3. Les États, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, s'efforcent d'adopter au plan mondial et régional des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution.

Article 222 **Mise en application de la réglementation relative à la pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique**

Dans les limites de l'espace aérien où s'exerce leur souveraineté ou à l'égard des navires battant leur pavillon ou des navires ou aéronefs immatriculés par eux, les États assurent l'application des lois et règlements qu'ils ont adoptés conformément à l'article 212, paragraphe 1, et à d'autres dispositions de la Convention et adoptent des lois et règlements et prennent d'autres mesures pour donner effet aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine atmosphérique ou transatmosphérique, conformément à toutes les règles et normes internationales pertinentes relatives à la sécurité de la navigation aérienne.

2. Obligations découlant des traités de l'OMI relatifs aux émissions anthropiques de gaz à effet de serre

45. Dans le contexte de l'OMI, des obligations spécifiques relatives aux émissions anthropiques de gaz à effet de serre ont été élaborées conformément au cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour les organisations internationales compétentes dans l'élaboration de règles et de normes internationales dans le secteur des transports maritimes, par le biais du régime juridique établi dans la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son Protocole de 1978 (MARPOL). Plus précisément, l'Annexe VI a été adoptée par les Parties à MARPOL, conscientes de la nécessité de lutter contre la pollution de l'atmosphère par les navires. En outre, l'article 2 du Protocole de Kyoto de 1997 à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) dispose que la limitation ou la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports maritimes doit être poursuivie par l'OMI, affirmant ainsi son statut d'organisation internationale compétente. Il n'y a pas de référence explicite aux émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux dans l'Accord de Paris de 2015 à la CCNUCC. Néanmoins, l'OMI a élaboré une stratégie sur les gaz à effet de serre qui renforce la contribution de l'OMI aux efforts mondiaux en s'attaquant aux émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux, y compris l'Accord de Paris de 2015. La Stratégie initiale 2018 de l'OMI concernant les GES fait actuellement l'objet d'un processus de révision approfondi, afin de contribuer de manière globale aux objectifs mondiaux en matière de climat. Le Sous-comité PPR de l'OMI continue également à faciliter les discussions sur le carbone noir dans l'Arctique, en vue de l'adoption de mesures volontaires et, plus tard, obligatoires.

a. MARPOL et son Protocole de 1997 (Annexe VI)

46. En ce qui concerne la pollution de l'atmosphère par les navires due aux émissions de gaz à effet de serre nocifs résultant de l'exploitation des navires, l'Assemblée de l'OMI a déclaré dès novembre 1991 que son souhait de réduire la pollution de l'atmosphère par les navires grâce aux efforts de coopération des Gouvernements Membres pourrait être mieux réalisé en établissant une nouvelle annexe à la Convention MARPOL qui fournirait des règles pour la restriction et le contrôle des émissions de substances nuisibles des navires dans l'atmosphère³³. À cet égard, l'Annexe VI, qui contient des obligations spécifiques, a été adoptée par une conférence diplomatique par le Protocole MARPOL de 1997. Par ce protocole, les Parties à MARPOL ont reconnu "la nécessité de prévenir et de contrôler la pollution

³³ Résolution A.719(17), Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. 6 novembre 1991.

de l'atmosphère par les navires" et ont rappelé "le Principe 15 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement qui préconise d'appliquer une approche de précaution".³⁴

47. La Convention MARPOL comprend aujourd'hui le texte principal³⁵ de la Convention de 1973, son Protocole de 1978³⁶ et son Protocole de 1997 (Protocole MARPOL de 1997).³⁷ Elle comporte six annexes qui, de par leur conception, sont entrées en vigueur progressivement après avoir été acceptées par les Parties contractantes, l'Annexe VI ayant été adoptée par le biais du Protocole de 1997. Les Annexes I et II sont obligatoires, tandis que les Annexes III à VI sont facultatives et nécessitent une acceptation explicite supplémentaire. Ces Annexes traitent des différents types de pollution générée par les navires :

- Annexe I - pollution par les hydrocarbures;
- Annexe II - pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac;
- Annexe III - pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis;
- Annexe IV - pollution par les eaux usées des navires;
- Annexe V - pollution par les ordures des navires; et
- Annexe VI - pollution de l'atmosphère par les navires.

48. Le préambule de MARPOL reflète la reconnaissance par les Parties contractantes du fait que "les déversements délibérés, par négligence ou accidentels, d'hydrocarbures et autres substances nuisibles par les navires" constituent une source grave de pollution et qu'il est nécessaire de préserver le milieu marin, ainsi que leur intention de "mettre fin à la pollution intentionnelle" dans le cadre de l'exploitation des navires et de "réduire au maximum les rejets accidentels de ce type de substances". Pour faciliter la réalisation de ces objectifs, les Annexes de MARPOL évoluent en permanence grâce au travail des Parties et du MEPC, qui adoptent périodiquement des amendements garantissant que les règles sont actualisées en fonction des progrès réalisés dans le domaine des technologies navales et des progrès réalisés en matière d'objectifs climatiques.

49. Aux termes de l'article premier de MARPOL, "les Parties à la Convention s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention, ainsi qu'aux dispositions de celles des Annexes par lesquelles elles sont liées, afin de prévenir la pollution du milieu marin par le rejet de substances nuisibles ou d'effluents contenant de telles substances en infraction aux dispositions de la Convention." La Convention MARPOL

³⁴ Préambule, Protocole MARPOL de 1997.

³⁵ Adoptée par la Conférence internationale sur la pollution des mers convoquée par l'Organisation maritime internationale (OMI) du 8 octobre au 2 novembre 1973. Le Protocole I (Dispositions concernant l'envoi de rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles) et le Protocole II (arbitrage) ont été adoptés lors de la même conférence.

³⁶ Adopté par la Conférence internationale sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution (Conférence TSPP) convoquée par l'OMI du 6 au 17 février 1978. La Convention, telle que modifiée par le Protocole de 1978, est connue sous le nom de Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, ou, en abrégé, "MARPOL 73/78".

³⁷ Le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) a décidé, à sa cinquante-sixième session, qu'il faudrait utiliser le terme "MARPOL" quand il fait référence à la Convention avec ses six Annexes au lieu de l'expression "MARPOL 73/78", laquelle exclurait l'Annexe VI renfermant les Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, qui a été adoptée par le Protocole de 1997.

s'applique également à tous les navires autorisés à battre le pavillon de ses États Parties, à l'exception des navires de guerre et des autres navires affectés à un service public non commercial, dont l'exploitation doit toutefois être conforme à la Convention.

50. Le Protocole de 1997 est entré en vigueur le 19 mai 2005, avec pour objectif de "prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les émissions anthropiques de gaz à effet de serre dans l'atmosphère". Plus précisément, il vise à maîtriser les émissions dans l'atmosphère d'oxydes de soufre (SO_x), d'oxydes d'azote (NO_x), de substances appauvrissant la couche d'ozone et de composés organiques volatils (COV) provenant des navires, ainsi que leurs effets cumulatifs, plutôt que directs, sur l'environnement et la qualité de l'air en général.
51. Peu après son entrée en vigueur, le MEPC, lors de sa cinquante-troisième session (MEPC 53) en juillet 2005, a décidé que l'Annexe VI devait être révisée sur la base des connaissances actuelles des effets nocifs des gaz d'échappement des navires sur la santé humaine et l'environnement. Après des travaux intensifs sur l'Annexe, le MEPC 58 a adopté en octobre 2008 l'Annexe VI révisée de MARPOL et un Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins (Code technique sur les NO_x, 2008)³⁸. L'Annexe VI révisée a introduit des limites encore plus strictes pour les émissions de polluants atmosphériques des navires, ainsi que des réductions progressives, à réaliser grâce à la qualité du fuel-oil et à la conception des moteurs diesel marins ou à des technologies équivalentes, en particulier pour les émissions de SO_x, de particules (PM) et de NO_x³⁹.
52. L'une des réalisations notables de l'Annexe VI de MARPOL a été la mise en œuvre, à partir du 1^{er} janvier 2020, d'une limite supérieure globale réduite pour la teneur en soufre du fuel-oil des navires, qui est passée de 3,50 % à 0,50 %⁴⁰. Le "plafond de la teneur en soufre" ou "IMO2020" complète les limites existantes pour les zones désignées de contrôle des émissions, qui sont déjà de 0,10 %.
53. L'OMI a adopté des mesures obligatoires visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux par l'intermédiaire de MARPOL, à savoir l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI), qui est obligatoire pour les navires neufs, et le Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP)⁴¹. L'EEDI pour les navires neufs est la mesure technique la plus importante qui vise à promouvoir l'utilisation d'équipements et de moteurs plus efficaces sur le plan énergétique (moins polluants). L'EEDI exige un rendement énergétique minimal par capacité-mille (par exemple, tonne-mille) pour différents segments de type et de dimension de navires. Depuis le 1^{er} janvier 2013, après une phase initiale de deux ans, la conception des navires neufs doit respecter le niveau de référence pour leur type de navire. Le niveau est renforcé progressivement tous les cinq ans et, de ce fait,

³⁸ L'Annexe VI révisée et le Code technique sur les NO_x sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2010.

³⁹ ISWG-GHG 1/2, activités actuelles de l'OMI relatives à la réduction des émissions de GES dans le secteur maritime. 27 février 2017.

⁴⁰ MEPC.1/Circ.878, Recommandations relatives à l'élaboration d'un plan de mise en œuvre pour l'application uniforme de la teneur limite en soufre de 0,50 % de soufre conformément à l'Annexe VI de MARPOL. 9 novembre 2018.

⁴¹ L'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) a été rendu obligatoire pour les navires neufs et le plan de gestion du rendement énergétique des navires (SEEMP) pour tous les navires en juillet 2011 (MEPC 62) avec l'adoption d'amendements à l'Annexe VI de MARPOL (résolution MEPC.203(62)), par les Parties à l'Annexe VI de MARPOL. Il s'agit du premier traité juridiquement contraignant sur le changement climatique adopté depuis le Protocole de Kyoto.

L'EEDI devrait favoriser l'innovation continue et la mise au point technique de tous les facteurs exerçant une influence sur le rendement énergétique d'un navire dès sa conception. L'EEDI est un mécanisme non normatif, fondé sur les performances, qui laisse au secteur le choix des technologies à utiliser dans la conception d'un navire spécifique. Tant que le niveau de rendement énergétique requis est atteint, les concepteurs et les constructeurs de navires sont libres d'utiliser les solutions les plus rentables pour que le navire soit conforme à la réglementation.

54. En juin 2021, l'OMI a adopté des amendements à l'Annexe VI de MARPOL concernant la réduction de l'intensité carbone de la flotte mondiale. Cette "mesure de réduction des GES à court terme", qui consiste en des prescriptions techniques et opérationnelles obligatoires, est entrée en vigueur en novembre 2022 et vise à garantir la réduction de l'intensité carbone du transport maritime international en 2030 d'au moins 40 % par rapport aux niveaux de 2008, conformément au niveau d'ambition identifié dans la Stratégie initiale adoptée en 2018 concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires.
55. Par conséquent, les États qui ont accepté la Convention MARPOL, ses Annexes obligatoires et ses Annexes facultatives, sont liés par les obligations spécifiques qu'elle contient. Ces obligations spécifiques s'appliquent également aux États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, soit en vertu du droit des traités (s'ils sont parties aux deux régimes conventionnels), soit dans la mesure où les obligations spécifiques prévues par la Convention MARPOL ont le caractère de "règles et normes internationales généralement acceptées", telles qu'elles sont destinées à être élaborées ultérieurement par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Comme expliqué précédemment, s'il n'appartient pas à l'OMI de déterminer si chacune de ces obligations spécifiques a le caractère de "règles et normes internationales généralement acceptées", l'état d'acceptation de la Convention MARPOL et de ses Annexes peut être une indication pour une telle détermination. En juin 2023, le Protocole MARPOL de 1997, qui a adopté l'Annexe VI dans le régime MARPOL, compte 105 États Parties représentant 96,81 % du tonnage mondial.

b. Stratégie de l'OMI concernant les gaz à effet de serre (GES)

56. En 2018, les États Membres ont adopté la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires,⁴² qui définit l'ambition de l'OMI de réduire l'intensité carbone du transport maritime d'au moins 40 % d'ici à 2030, en poursuivant les efforts pour atteindre 70 % d'ici à 2050, et de réduire les émissions annuelles totales de GES provenant des transports maritimes internationaux d'au moins 50 % d'ici à 2050 par rapport à 2008, en vue de les éliminer progressivement dès que possible. La Stratégie s'aligne sur les objectifs mondiaux énoncés dans l'Accord de Paris pour répondre au changement climatique en maintenant l'élévation de la température moyenne de la planète "bien en dessous" de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et en s'efforçant d'atteindre 1,5 °C. La Stratégie initiale de l'OMI envisage le niveau d'ambition de 2050 comme "un point dans une trajectoire de réduction des émissions de CO₂ compatible avec les objectifs de température fixés dans l'Accord de Paris". La Stratégie initiale concernant les GES prévoyait également l'adoption d'une stratégie révisée de l'OMI concernant les GES d'ici 2023.

⁴² Résolution MEPC.304(72), portant adoption de la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires. 13 avril 2018.

57. La Quatrième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre. 2020 indique que les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'ensemble du transport maritime (international, national et pêche) en 2018 s'élevaient à 1 076 millions de tonnes. Cela représentait une part de 2,89 % des émissions anthropiques mondiales dues au transport maritime en 2018.
58. Depuis l'adoption de la Stratégie initiale, les États Membres de l'OMI travaillent activement à la transposition de leurs engagements en prescriptions obligatoires dans l'Annexe VI de MARPOL qui s'appliqueraient aux navires de tous les pavillons, afin de garantir que les niveaux d'ambition sont effectivement atteints dans le respect des délais convenus (voir le paragraphe 54 sur la mesure de réduction des GES à court terme). En tant que tels, les engagements de l'OMI ne se contentent pas de rester des objectifs ambitieux, mais établissent un cadre réglementaire contraignant qui s'applique à la flotte mondiale et est mis en œuvre à l'échelle mondiale, tant dans l'État du pavillon du navire que dans tout État du port où le navire se rend.
59. Le MEPC est convenu de lancer la révision de la Stratégie initiale de l'OMI concernant les GES, en reconnaissant la nécessité de renforcer l'ambition au cours du processus de révision. Cette décision fait suite à la Conférence des Nations Unies sur le changement climatique qui s'est tenue à Glasgow (COP 26) en 2021 et tient compte de l'urgence pour tous les secteurs d'accélérer leurs efforts en vue de réduire les émissions de GES. Le MEPC a examiné des propositions concrètes, notamment le niveau d'ambition pour 2050, les objectifs intermédiaires de réduction des GES pour 2030 et 2040, et la nécessité d'assurer une transition "juste et équitable" qui tienne compte des intérêts des États en développement, en particulier des petits États insulaires en développement (PEID) et des pays les moins avancés (PMA), qui sont aussi souvent les États les plus vulnérables au changement climatique.
60. En décembre 2022, le MEPC a examiné plus avant les propositions de révision de la Stratégie initiale concernant les GES et a réaffirmé son engagement à adopter une stratégie révisée de l'OMI concernant les GES dont tous les éléments aient été révisés, qui comporterait notamment un niveau d'ambition renforcé, d'ici au MEPC 80 en juillet 2023.⁴³
61. Actuellement, la mise en œuvre de la stratégie concernant les GES reste une stratégie, les plans d'action nationaux visant à réduire les émissions de GES provenant des navires étant observés sur une base volontaire. Il est toutefois prévu que les mesures obligatoires qui seront adoptées par l'OMI garantiront la réalisation des objectifs révisés de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

c. Travaux du MEPC et du Sous-comité PPR sur les émissions de carbone noir

62. En novembre 2021, lors de sa soixante-dix-septième session, le MEPC a adopté une résolution sur les émissions de carbone noir dans l'Arctique, reconnaissant que le carbone noir est un puissant facteur de réchauffement climatique de courte durée. À cette fin, le MEPC 77 a prié instamment les États Membres et les exploitants de navires d'utiliser, à titre volontaire, des distillats ou d'autres combustibles de substitution ou méthodes de propulsion plus propres qui soient sûrs pour les navires

⁴³ Paragraphe 7.21 à 7.24 du rapport du MEPC 79 (MEPC 79/15).

et qui permettent de réduire les émissions de carbone noir provenant des navires exploités dans l'Arctique ou à proximité.⁴⁴

63. Bien qu'aucun instrument obligatoire n'ait encore été adopté pour lutter spécifiquement contre le carbone noir dans l'Arctique, le Sous-comité PPR continue d'œuvrer à l'élaboration d'un projet de directives sur les mesures de contrôle en fonction d'objectifs afin de réduire l'impact sur l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes internationaux. Il est envisagé qu'après l'élaboration des directives d'application volontaire, les États Membres puissent ensuite travailler à l'élaboration de mesures obligatoires.

C. Question 2 : "Quelles sont les obligations spécifiques des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, y compris la partie XII, en matière de protection et de préservation du milieu marin face aux effets des changements climatiques, notamment le réchauffement des océans, l'élévation du niveau de la mer et l'acidification des océans ?"

64. En réponse à la question ci-dessus, il est avancé également que les obligations spécifiques des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en matière de protection et de préservation du milieu marin, liées aux effets des changements climatiques, sont tout d'abord contenues dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer elle-même, et ensuite élaborées par le biais des règles et normes internationales généralement acceptées, sous les auspices des organisations internationales compétentes. Des exemples en rapport avec le mandat et le champ d'action de l'OMI sont présentés ci-dessous.

1. Obligations au titre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

65. À titre préliminaire, il convient de se référer à l'article premier, paragraphe 4, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui définit la "pollution du milieu marin", ainsi qu'aux dispositions affirmant le pouvoir des États d'adopter et de faire appliquer des règles et réglementations relatives à la protection et à la préservation du milieu marin sous leur juridiction et leur contrôle, ou en rapport avec l'exercice de ceux-ci, que ce soit en leur qualité d'États côtiers, d'États du pavillon ou d'États du port.

66. Outre les obligations spécifiques prévues par la partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer déjà évoquées ci-dessus, les dispositions suivantes contiennent également des orientations relatives à la protection et à la préservation du milieu marin face aux effets du changement climatique :

Article 192 Obligation d'ordre général

Les États ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin.

Article 193 Droit souverain des États d'exploiter leurs ressources naturelles

Les États ont le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin.

⁴⁴ Résolution MEPC.342(77) - Protéger l'Arctique des émissions de carbone noir provenant des transports maritimes. 26 novembre 2021.

Article 196 Utilisation de techniques ou introduction d'espèces étrangères ou nouvelles

1. Les États prennent toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant de l'utilisation de techniques dans le cadre de leur juridiction ou sous leur contrôle, ou l'introduction intentionnelle ou accidentelle en une partie du milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant y provoquer des changements considérables et nuisibles.

67. Outre le cadre établi par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour l'élaboration de règles et réglementations internationales généralement acceptées, l'article 237 souligne également que les États doivent s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de conventions spécifiques en matière de protection et de préservation du milieu marin d'une manière compatible avec les principes et objectifs généraux de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, comme suit (soulignement ajouté) :

Article 237 Obligations découlant d'autres conventions sur la protection et la préservation du milieu marin

1. La présente partie n'affecte pas les obligations particulières qui incombent aux États en vertu de conventions et d'accords spécifiques conclus antérieurement en matière de protection et de préservation du milieu marin, ni les accords qui peuvent être conclus en application des principes généraux énoncés dans la Convention.
2. Les États s'acquittent des obligations particulières qui leur incombent en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin en vertu de conventions spéciales d'une manière compatible avec les principes et objectifs généraux de la Convention.

2. Obligations en vertu des traités de l'OMI relatifs aux effets des changements climatiques, notamment le réchauffement des océans, l'élévation du niveau de la mer et l'acidification des océans

68. Il convient de noter d'emblée que l'OMI n'inscrit pas actuellement la question de l'élévation du niveau de la mer à son ordre du jour. Le réchauffement et l'acidification des océans, en revanche, sont traités de manière inhérente et implicite dans plusieurs de ses instruments qui concernent les polluants océaniques dus aux transports maritimes, qui sont nocifs pour les organismes marins, la santé humaine et l'environnement naturel dans son ensemble. En outre, dans la mesure où les gaz à effet de serre et les effluents rejetés lors des opérations de transport maritime ont été identifiés comme des facteurs contribuant à la pollution de l'air mondiale, ils doivent également être pris en compte de manière cumulative dans le réchauffement et l'acidification des océans. Dans cette mesure, certaines des obligations spécifiques des États Parties en matière de réchauffement et d'acidification des océans ont donc été abordées dans la première partie.

69. Les différents instruments de l'OMI énumérés dans cette section décrivent les obligations spécifiques des États dans la mesure où ils constituent ou contiennent des règles et des normes internationales généralement acceptées, élaborées par l'OMI en tant qu'organisation internationale compétente en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer peuvent également être individuellement obligés par ces instruments en vertu du droit des traités, s'ils ont accepté d'être liés par les différents instruments. Les États ont donc le devoir de donner effet aux dispositions de ces instruments qu'ils ont acceptés, en les transposant dans leur législation nationale, en prévoyant des mesures pertinentes à cet effet et en les faisant appliquer le cas échéant. Les instruments de l'OMI ne traitent toutefois pas des conséquences du non-respect des obligations qu'ils contiennent.

a. MARPOL et ses Annexes I à VI

70. L'Annexe I de MARPOL contient des règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures, tandis que l'Annexe II contient des règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac. Les deux Annexes sont obligatoires dans le cadre de la Convention MARPOL (73/78) et, à ce titre, sont également entrées en vigueur le 2 octobre 1983. Elles comptent actuellement 161 Parties contractantes représentant 98,89 % du tonnage mondial.
71. L'Annexe III de MARPOL contient les règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1992 et compte actuellement 151 Parties contractantes représentant 98,54 % du tonnage mondial.
72. L'Annexe IV de MARPOL contient les règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires. Elle est entrée en vigueur le 27 septembre 2003 et compte actuellement 147 Parties contractantes représentant 96,66 % du tonnage mondial.
73. L'Annexe V de MARPOL contient les règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires. Elle est entrée en vigueur le 31 décembre 1988 et compte actuellement 155 Parties contractantes représentant 98,60 % du tonnage mondial.
74. Enfin, comme expliqué dans la section précédente, l'Annexe VI, qui énonce des règles pour la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, aborde aussi indirectement les facteurs contribuant au réchauffement et à l'acidification des océans, dans la mesure où elle régit les polluants atmosphériques dont les rejets ont des effets cumulatifs qui vont de pair avec le changement climatique. Le Protocole MARPOL de 1997, qui a adopté l'Annexe VI dans le régime MARPOL, compte actuellement 105 États Parties représentant 96,81 % du tonnage mondial.

b. Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention de Londres de 1972) et Protocole de 1996 (Protocole de Londres)

75. Le mandat de l'OMI concernant l'élaboration d'un régime conventionnel pour la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets est directement prévu par les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. L'adoption de la Convention de Londres fait suite à des événements dévastateurs de pollution des mers survenus entre les années 1950 et 1970, et à la reconnaissance par la communauté internationale que l'immersion et l'incinération non réglementées de déchets en mer étaient préjudiciables au milieu marin et que "la capacité de la mer d'assimiler les déchets et de les rendre inoffensifs et ses possibilités de régénérer les ressources naturelles, n'est pas illimitée".⁴⁵ Les Parties constatent également que "la pollution marine a des sources multiples, notamment l'immersion, l'évacuation par l'intermédiaire de l'atmosphère, des cours d'eau, des estuaires, des émissaires et des canalisations, et qu'il est important que les États utilisent les meilleurs moyens possibles pour prévenir une telle pollution et mettent au point des produits et des procédés qui réduiront la quantité de déchets nuisibles à éliminer".

⁴⁵ Préambule, Convention de Londres.

76. La Convention de Londres est entrée en vigueur le 30 août 1975 et compte actuellement 87 Parties contractantes. Aux termes de l'article premier, les Parties contractantes "chercheront à promouvoir individuellement et collectivement le contrôle effectif de toutes les sources de pollution du milieu marin et s'engagent particulièrement à prendre toutes les mesures possibles pour prévenir la pollution des mers par l'immersion de déchets et d'autres matières susceptibles de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte aux agréments ou de gêner toutes autres utilisations légitimes de la mer." Aux termes de l'article 2 de la Convention, les Parties contractantes "prendront, conformément aux articles suivants, toutes les mesures appropriées pour prévenir la pollution des mers due à l'immersion, individuellement, selon leurs possibilités scientifiques, techniques et économiques, et collectivement, et elles harmoniseront leurs politiques à cet égard".
77. Le Protocole de Londres, qui met à jour la Convention de Londres en introduisant des obligations plus strictes en matière d'immersion, est entré en vigueur le 24 mars 2006 et compte actuellement 53 Parties contractantes. Ensemble, les deux traités comptent 100 Parties, qui se réunissent conjointement chaque année. En 2006, le Protocole de Londres a été modifié pour réglementer le captage et le stockage du carbone dans les formations géologiques du sous-sol marin pour une isolation permanente. Cet amendement est entré en vigueur le 10 février 2007 à l'égard de toutes les Parties. Un autre amendement a été adopté en 2009 en vue de permettre l'exportation des flux de dioxyde de carbone aux fins de leur séquestration dans des formations géologiques transfrontières du sous-sol marin. Cet amendement n'étant pas encore entré en vigueur, les Parties ont décidé en 2019 d'autoriser l'application provisoire d'un amendement à l'article 6 du Protocole (résolution LP.5(14)). Des amendements au Protocole adoptés ultérieurement se sont traduits par l'adoption de règles supplémentaires relatives à la "géo-ingénierie marine" qui désigne une intervention délibérée dans le milieu marin visant à manipuler des processus naturels, notamment contrecarrer les changements climatiques d'origine anthropique et/ou leurs incidences, et qui est susceptible de se traduire par des effets nuisibles, en particulier lorsque ces effets peuvent être étendus, durables ou graves⁴⁶.
78. Aux termes de l'article 3.1 du Protocole, les Parties contractantes "appliquent une approche de précaution en matière de protection de l'environnement contre l'immersion de déchets ou autres matières ou contre le dépôt de matières effectué au titre d'activités de géo-ingénierie marine qui peuvent être envisagées aux fins de la délivrance de permis conformément à l'Annexe 4, cette approche consistant à prendre les mesures préventives appropriées lorsqu'il y a des raisons de penser que des déchets ou autres matières introduits dans le milieu marin risquent de causer un préjudice, et ce, même en l'absence de preuves concluantes de l'existence d'un lien causal entre les apports et leurs effets." Aux termes de l'article 3.3, les Parties contractantes agissent de manière à ne pas déplacer, directement ou indirectement, les dommages ou la probabilité de dommages d'un secteur de l'environnement à un autre et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre.

⁴⁶ Article 1.5*bis*), Protocole de Londres.

79. Il est prévu que le Protocole de Londres remplace à terme la Convention de Londres et que, pendant la période de transition, les deux traités fonctionnent en parallèle par le biais de réunions conjointes des Parties.

c. Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antiallure nuisibles sur les navires (Convention AFS de 2001)

80. Les systèmes antiallure désignent un "revêtement, une peinture, un traitement de surface, une surface ou un dispositif" utilisé sur les navires pour contrôler ou empêcher le dépôt d'organismes nuisibles sur les surfaces des navires et la propagation d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes.⁴⁷ Comme le reconnaissent ses Parties contractantes, la Convention AFS vise à éliminer progressivement les systèmes antiallure qui utilisent des composés organostanniques comme biocides, conformément au chapitre 17 d'Action 21 adopté par la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) en 1992. La Convention AFS est née du constat que les études scientifiques et enquêtes menées par les gouvernements et les organisations internationales compétentes ont démontré que certains systèmes antiallure utilisés sur les navires présentent un risque de toxicité considérable pour des organismes marins écologiquement et économiquement importants, sur lesquels ils peuvent aussi avoir d'autres effets chroniques, et également que la consommation d'aliments d'origine marine affectés pourrait être dangereuse pour la santé de l'homme.⁴⁸ Dès le mois de novembre 1999, l'Assemblée de l'OMI a demandé instamment aux États Membres d'adopter un instrument juridiquement contraignant qui devrait garantir l'interdiction à l'échelle mondiale de l'application de composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antiallure pour navires d'ici au 1^{er} janvier 2003.⁴⁹ La Convention a été adoptée le 5 octobre 2001 et est entrée en vigueur le 17 septembre 2008. Elle compte actuellement 95 États contractants représentant 96,12 % du tonnage mondial.

81. Comme l'Annexe VI de MARPOL, la Convention AFS se réfère également à l'approche de précaution énoncée dans le principe 15 de la Déclaration de Rio. Aux termes de l'article 1 de la Convention AFS, les Parties s'engagent à "donner plein et entier effet aux dispositions afin de réduire ou d'éliminer les effets défavorables des systèmes antiallure sur le milieu marin et la santé de l'homme"⁵⁰ et à "promouvoir le développement continu de systèmes antiallure qui soient efficaces et sans danger pour l'environnement".⁵¹ Le 1^{er} janvier 2023, un amendement à la Convention AFS est entré en vigueur, interdisant l'utilisation de la cybutryne comme biocides.

⁴⁷ Article 2 2).

⁴⁸ Préambule, Convention AFS.

⁴⁹ Résolution A.895(21), Systèmes antiallure utilisés sur les navires. 25 novembre 1999.

⁵⁰ Article 1 1), Convention AFS.

⁵¹ Article 1 5), Convention AFS.

d. Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM)

82. Eau de ballast désigne "les eaux et les matières en suspension prises à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes".⁵² Gestion des eaux de ballast désigne "les processus mécanique, physique, chimique et biologique utilisés, isolément ou parallèlement, pour éliminer ou rendre inoffensifs les organismes aquatiques nuisibles et les agents pathogènes présents dans les eaux de ballast et sédiments, ou à empêcher qu'ils soient admis dans ces eaux et sédiments ou rejetés avec ces eaux et sédiments."⁵³ La Convention BWM a également été élaborée à la suite d'une demande de la CNUED de 1992 et des décisions de la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique de 1992, reconnaissant que le transfert et l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les eaux de ballast des navires menaçaient la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique. La Décision IV/5 de la Conférence de 1998 (COP 4) concernait la conservation et l'utilisation durable des écosystèmes marins et côtiers, et la décision VI/23 de la Conférence de 2002 (COP 6) concernait les espèces exotiques qui menacent des écosystèmes, des habitats ou des espèces, y compris les principes directeurs relatifs aux espèces envahissantes.
83. La Convention BWM fait spécifiquement référence à l'article 196, paragraphe 1, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui prévoit l'obligation pour les États de prévenir, de réduire et de maîtriser la pollution du milieu marin résultant de l'utilisation de techniques ou de l'introduction intentionnelle ou accidentelle d'espèces en une partie du milieu marin. Elle se réfère également à l'approche de précaution énoncée dans le Principe 15 de la Déclaration de Rio. Dans son préambule, les Parties à la Convention BWM reconnaissent également que le risque d'introduction d'espèces envahissantes "nécessite la prise de mesures fondées sur des règles applicables à l'échelle mondiale et des directives pour l'application efficace et l'interprétation uniforme de ces règles".
84. Aux termes de l'article 2, les Parties "s'engagent à donner pleinement et entièrement effet aux dispositions de la Convention et de son Annexe afin de prévenir, de réduire au minimum et, en dernier ressort d'éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires". En outre, les Parties "s'engagent à favoriser l'amélioration continue de la gestion des eaux de ballast et des normes visant à prévenir, réduire au minimum et, en dernier ressort, éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires".⁵⁴
85. La Convention BWM est entrée en vigueur le 8 septembre 2017. Elle compte actuellement 95 Parties contractantes représentant 92,41 % du tonnage mondial. Le Code obligatoire pour l'approbation des systèmes de gestion de l'eau de ballast (Code BWMS) est également en vigueur depuis octobre 2019.

⁵² Article 1 2), Convention BWM.

⁵³ Article 1 3), Convention BWM.

⁵⁴ Article 2 5), Convention BWM.

e. Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) et son Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-HNS)

86. Le régime juridique établi par la Convention OPRC et le Protocole OPRC-HNS souligne l'importance d'une préparation efficace pour lutter contre les événements de pollution par les hydrocarbures et le rejet, le dégagement ou l'émission de substances nocives et potentiellement dangereuses autres que les hydrocarbures, qui présentent ou peuvent présenter une menace pour le milieu marin ou pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou de plusieurs États, et qui requiert une action urgente ou des mesures de lutte immédiates. Ensemble, ils établissent des systèmes de préparation et de lutte aux niveaux national, régional et mondial; en améliorant la compréhension et les connaissances scientifiques et technologiques dans ce domaine; en favorisant la coopération technique en matière de techniques de lutte; et en élaborant des programmes de formation spécialisée. Aux termes du Protocole OPRC-HNS, les substances nocives et potentiellement dangereuses désignent toute substance autre qu'un hydrocarbure qui, si elle est introduite dans le milieu marin, risque de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques et à la flore et la faune marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer.⁵⁵
87. Aux termes de l'article 1 1) du Protocole, les Parties "s'engagent, individuellement ou conjointement, à prendre toutes les mesures appropriées", conformément aux dispositions du présent Protocole et de son annexe, pour se préparer à la lutte et lutter contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses. Parmi les autres obligations spécifiques contenues dans le Protocole, chaque Partie exige que les navires autorisés à battre son pavillon aient à bord un plan d'urgence contre les événements de pollution et que les capitaines ou autres personnes ayant la charge de ces navires observent des procédures de notification, conformément aux prescriptions".⁵⁶
88. La Convention OPRC est entrée en vigueur le 13 mai 1995. Elle compte actuellement 117 Parties contractantes représentant 79,27 % du tonnage mondial. Le Protocole OPRC-HNS de 2000, qui est entré en vigueur le 14 juin 2007, compte actuellement 42 Parties contractantes représentant 53,3 % du tonnage mondial.

f. Conventions sur la responsabilité relative à la pollution par les hydrocarbures

89. À l'appui des objectifs de prévention des événements de pollution dans le milieu marin, des instruments établissant le régime de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages résultant de déversements d'hydrocarbures et de rejets intentionnels

⁵⁵ Article 2 2), Protocole OPRC-HNS, 2000.

⁵⁶ Article 3 1), Protocole OPRC-HNS, 2000.

de substances nocives et potentiellement dangereuses ont également été élaborés sous les auspices de l'OMI, selon le principe du "pollueur-payeur", comme suit :

- i. La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute) est entrée en vigueur le 21 novembre 2008 et compte actuellement 105 Parties contractantes représentant 95,20 % du tonnage mondial.
- ii. Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC de 1969) et son Protocole de 1992 (Protocole CLC de 1992). En raison des efforts ultérieurs de mise à jour des limites de la Convention CLC de 1969, il est actuellement recommandé aux États Parties de dénoncer ladite convention au profit du Protocole CLC de 1992. Le Protocole CLC de 1992 est entré en vigueur le 30 mai 1996 et compte actuellement 146 États contractants représentant 97,55 % du tonnage mondial.
- iii. Convention de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention Fonds de 1971) et Protocole Fonds de 1992. En raison d'efforts ultérieurs visant à mettre à jour les limites établies dans la Convention Fonds de 1971, l'instrument actuel devant être accepté par les Parties contractantes est le Protocole Fonds de 1992, ou la Convention Fonds de 1992, qui a modifié la Convention Fonds de 1971⁵⁷ et vise à fournir une indemnisation pour les dommages dus à la pollution dans la mesure où la couverture prévue dans le Protocole CLC de 1992 est inadéquate. La Convention Fonds de 1992 est entrée en vigueur le 30 mai 1996 et compte actuellement 121 États contractants représentant 94,45 % du tonnage mondial. Les Parties contractantes à la Convention Fonds de 1992 peuvent également accepter le Protocole Fonds adopté en 2003 (également connu sous le nom de Protocole portant création du Fonds complémentaire) établissant un fonds complémentaire en plus de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et des conventions Fonds.

3. Autres mesures et mécanismes complémentaires aux instruments de l'OMI

90. Outre les obligations spécifiques contenues dans les instruments de l'OMI relatifs aux menaces pesant sur le milieu marin, les paragraphes suivants porte sur les mesures et les mécanismes qui contribuent implicitement aux efforts visant à garantir que les États et les entités relevant de leur juridiction restent en conformité avec les instruments pertinents de l'OMI.

a. Contrôle par l'État du port et mémorandums d'entente

91. Le cadre du contrôle par l'État du port contribue à la mise en œuvre des instruments de l'OMI dans la mesure où les États du port, sur leur propre territoire ou dans leurs eaux intérieures, sont en mesure d'exercer leur droit d'inspecter les navires étrangers dans leurs ports pour s'assurer qu'ils respectent les instruments de l'OMI et

⁵⁷ En vertu du Protocole Fonds de 2000, la Convention Fonds de 1971 a cessé d'être en vigueur.

d'empêcher l'exploitation de navires inférieurs aux normes, en tant que mécanisme secondaire à la mise en œuvre par l'État du pavillon. À cette fin, des accords ou des mémorandums d'entente ont été adoptés par les États du port situés dans les mêmes zones géographiques afin d'établir des régimes de contrôle par l'État du port (PSC) qui suivent les mêmes normes pour l'inspection des navires et de coordonner la conduite de ces inspections sans retarder inutilement les navires.

92. Le cadre de ces régimes PSC reconnaît "que dans certains cas, il peut être difficile pour les États du pavillon d'exercer en permanence un plein contrôle sur certains navires habilités à battre leur pavillon, par exemple lorsque ces navires ne font pas régulièrement escale dans les ports nationaux de l'État du pavillon".⁵⁸ Cela reflète également la compréhension du fait que "la coopération régionale visant l'application des mesures de contrôle par l'État du port dans toutes les parties du monde renforcerait les normes internationales et contribuerait encore à empêcher l'exploitation des navires inférieurs aux normes, permettant ainsi d'accroître la sécurité maritime et à la prévention de la pollution".⁵⁹ Il existe actuellement dix régimes PSC.⁶⁰

b. Prescriptions relatives à la formation des gens de mer

93. La Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW de 1978) constitue le régime de réglementation des compétences et des qualifications des gens de mer servant à bord des navires. Son préambule fait référence à la nécessité d'établir des normes de compétence obligatoires détaillées et autres dispositions obligatoires nécessaires pour s'assurer que tous les gens de mer soient convenablement formés, aient suffisamment d'expérience et possèdent les qualifications et compétences voulues pour s'acquitter de leurs tâches de manière à garantir la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer, ainsi que la sûreté en mer et la protection du milieu marin. Une conférence des Parties a adopté des amendements à l'Annexe de la Convention STCW en 1995, ce qui a donné naissance au Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW), qui énonce à la fois des normes obligatoires et des orientations ayant valeur de recommandation. D'autres amendements ont été adoptés par une conférence des Parties en 2010 (Amendements de Manille), contribuant à renforcer le régime de formation et de certification des gens de mer, en tenant dûment compte des normes de compétence actualisées requises pour la protection du milieu marin. La Convention STCW est entrée en vigueur le 28 avril 1984 et compte actuellement 167 Parties contractantes représentant 98,91 % du tonnage mondial.

⁵⁸ Résolution A.682(17), Coopération régionale en matière de contrôle des navires et des rejets, 6 novembre 1991.

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ Neuf accords régionaux ou mémorandums d'entente (MoU) sur le contrôle par l'État du port ((Europe et Atlantique Nord (MoU de Paris); Asie et Pacifique (Mémorandum d'entente de Tokyo); Amérique latine (Acuerdo de Viña del Mar); Caraïbes (Mémorandum d'entente des Caraïbes); Afrique occidentale et centrale (Mémorandum d'entente d'Abuja); région de la mer Noire (Mémorandum d'entente de la mer Noire); Méditerranée (Mémorandum d'entente de la Méditerranée); océan Indien (Mémorandum d'entente de l'océan Indien); et le Mémorandum d'entente de Riyad) et le régime PSC du Service des garde-côtes des États-Unis.

94. L'OMI a également mis au point une série de cours types pour répondre aux besoins de formation des gens de mer et autres personnels maritimes conformément aux prescriptions de la Convention STCW, y compris, entre autres, des cours types sur la sensibilisation au milieu marin, les opérations liées à la cargaison des pétroliers, des navires-citernes pour produits chimiques et gaz liquéfiés, et la manutention des cargaisons dangereuses, potentiellement dangereuses et nuisibles.

c. Mesures d'organisation du trafic et autres outils de gestion par zone

95. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer autorise les États côtiers à adopter des lois et des règlements relatifs au passage de navires étrangers dans les zones maritimes relevant de leur juridiction, dans le cadre de l'exercice du passage inoffensif,⁶¹ du passage en transit et du passage par les voies de circulation archipélagiques. L'autorité législative en matière de passage inoffensif est également assortie d'une mise en garde selon laquelle ces lois et règlements ne s'appliquent pas à la conception, à la construction, aux effectifs ou à l'équipement de ces navires, à moins qu'ils ne donnent effet à des règles ou des normes internationales généralement acceptées.⁶² Cela est conforme au régime établi à l'article 94, qui prévoit que l'État du pavillon exerce sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.⁶³
96. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit l'adoption par les États côtiers de voies de circulation et de dispositifs de séparation du trafic dans la mer territoriale,⁶⁴ les détroits servant à la navigation internationale⁶⁵ et les voies de circulation archipélagiques,⁶⁶ et confère à l'OMI, en tant qu'organisation internationale compétente, un rôle direct dans la formulation de recommandations ou l'examen de propositions en vue de l'établissement de ces mesures d'organisation du trafic. L'OMI adopte une série de mesures obligatoires et recommandées d'organisation du trafic,⁶⁷ qui contribuent à faciliter le trafic et à réduire les risques d'abordage en mer conformément à la Convention SOLAS et au Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG de 1972) et, par conséquent, à prévenir la probabilité d'événements de pollution des mers.
97. En outre, l'article 211, paragraphe 6 a) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer mentionne une modalité selon laquelle des "mesures obligatoires spéciales pour la prévention de la pollution par les navires" peuvent être adoptées pour une "zone particulière, clairement définie" de la zone économique exclusive d'un État, après des consultations appropriées par l'intermédiaire de l'OMI en tant

⁶¹ Article 21. *Lois et règlements de l'État côtier relatifs au passage inoffensif*. Article 22. *Voies de circulation et dispositifs de séparation du trafic dans la mer territoriale*; Article 23. *Navires étrangers à propulsion nucléaire et navires transportant des substances radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives*

⁶² Article 21, paragraphe 2, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

⁶³ Article 94, paragraphe 1, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

⁶⁴ Article 22, Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

⁶⁵ Article 41, Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

⁶⁶ Article 53, Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

⁶⁷ Il peut s'agir de dispositifs de séparation du trafic, de routes à double sens de circulation, d'axes de circulation recommandés, de zones à éviter, de zones de navigation côtière, de ronds-points, de zones de prudence, de route en eau profonde et de voies de circulation archipélagiques.

qu'organisation internationale compétente. L'adoption de ces mesures doit être motivée par des "raisons techniques reconnues tenant à ses caractéristiques océanographiques et écologiques, à son utilisation ou à la protection de ses ressources et au caractère particulier du trafic", et doit être étayée par des preuves scientifiques et techniques. L'autorité établie en vertu de cette disposition de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est à la base des mécanismes de la Convention MARPOL pour la désignation d'outils de gestion par zone, tels que les zones spéciales et les zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA).

98. La désignation des zones spéciales est couverte par les Annexes I, II, IV et V de MARPOL, en fonction des types de pollution visés par ces Annexes. À cet égard, des zones de contrôle des émissions (ECA) peuvent également être désignées en vertu de l'Annexe VI de MARPOL. Les zones spéciales et les zones de contrôle des émissions bénéficient respectivement de niveaux de protection plus élevés contre la pollution et les émissions provenant des navires. Une zone spéciale peut s'étendre sur les zones maritimes de plusieurs États, voire sur toute une mer fermée ou semi-fermée.⁶⁸ Les exigences imposées par la désignation d'une zone spéciale ne prennent effet que lorsque des installations de réception adéquates ont été mises en place à l'intention des navires, conformément aux dispositions de MARPOL 73/78.⁶⁹ L'adoption de zones spéciales et de zones de contrôle des émissions se traduit par des mesures obligatoires que les États sont tenus de mettre en œuvre et de respecter.
99. Une zone maritime particulièrement vulnérable (PSSA) est une zone qui, en raison de l'importance reconnue de ses caractéristiques écologiques, socio-économiques ou scientifiques et de son éventuelle vulnérabilité aux dommages causés par les activités des transports maritimes internationaux, devrait bénéficier d'une protection particulière, par le biais de mesures prises par l'OMI.⁷⁰ Au moment de la désignation d'une PSSA, une mesure de protection associée satisfaisant aux prescriptions de l'instrument juridique approprié prévoyant une telle mesure doit avoir été approuvée ou adoptée par l'OMI pour prévenir, réduire ou éliminer la menace ou la vulnérabilité constatée.⁷¹ Les mesures de protection associées à appliquer peuvent comprendre la création de zones spéciales en vertu de MARPOL, l'adoption de mesures d'organisation du trafic ou de systèmes de comptes rendus de navires, la désignation de zones tampons ou "d'autres mesures visant à protéger des zones maritimes spécifiques contre les dommages causés à l'environnement par les navires, à condition que leur fondement juridique ait été établi".⁷² Comme pour les zones spéciales, l'établissement des PSSA et l'adoption des mesures de protection associées entraînent des obligations contraignantes que les États sont tenus de mettre en œuvre et de respecter.

⁶⁸ Résolution A.1087(28), *Directives de 2013 pour la désignation de zones spéciales en vertu de MARPOL et Directives pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables*, paragraphe 2.2. 4 décembre 2013.

⁶⁹ *Idem*, paragraphe 2.7.

⁷⁰ Résolution A.982(24) sur les Directives révisées pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables, paragraphe 1.2. 1^{er} décembre 2005.

⁷¹ *Ibid.*

⁷² *Idem*, paragraphe 6.1.3.

d. Programme d'audit des États Membres de l'OMI

100. Les traités adoptés sous les auspices de l'OMI ne contiennent pas de dispositions d'exécution et, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies, l'OMI n'est pas dotée de pouvoirs d'exécution. Les États Parties aux traités de l'OMI ont la responsabilité première d'établir et de maintenir un système adéquat et efficace pour s'acquitter de leurs obligations découlant du droit international applicable en tant qu'États du pavillon, États du port et/ou États côtiers. Afin de favoriser la mise en œuvre cohérente et efficace des instruments obligatoires applicables de l'OMI,⁷³ tout en renforçant la capacité des États Membres à s'y conformer, le Programme d'audit des États Membres de l'OMI (IMSAS) a été conçu, tout d'abord sur une base volontaire en 2006, puis à partir de 2016 en tant que programme obligatoire. Le Programme d'audit des États Membres de l'OMI est devenu obligatoire par l'adoption des amendements correspondants dans les instruments pertinents, tout en utilisant également le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III) comme norme d'audit.
101. Le Programme suit le même raisonnement que le Code III selon lequel "les Parties aux conventions internationales pertinentes ont accepté, dans le cadre du processus de ratification de ces instruments, d'assumer pleinement leurs responsabilités et de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de ces conventions et des autres instruments auxquels elles sont Parties".⁷⁴
102. Il est également reconnu que "l'efficacité ultime de tout instrument de l'OMI est fonction, notamment, de ce que tous les États y deviennent Parties, les mettent en œuvre et en application pleinement et efficacement, et adressent à l'Organisation les notifications requises."⁷⁵ Il est également prévu que "en vertu des dispositions générales du droit conventionnel et des conventions de l'OMI, les États sont tenus de promulguer les lois et règlements et de prendre toutes les autres mesures nécessaires pour donner plein et entier effet à ces instruments de manière à garantir la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la protection du milieu marin".⁷⁶
103. Dans le cadre de l'IMSAS, un État Membre audité bénéficie d'une évaluation complète et objective de l'efficacité de sa gestion et de la mise en œuvre des instruments pertinents. Par la suite, les États Membres sont chargés "de mettre en œuvre un programme de mesures qui tienne compte de ces conclusions au plus tard trois ans après l'achèvement de l'audit".⁷⁷ Les États Membres sont en outre guidés par une liste non exhaustive d'obligations⁷⁸ découlant des instruments pertinents adoptés et

⁷³ La Convention SOLAS de 1974 et son Protocole de 1988; MARPOL; la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Convention COLREG de 1972); la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (Convention LL de 1966) et son Protocole de 1988; la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW de 1978); et la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Convention de 1969 sur le jaugeage) ont accepté, dans le cadre du processus de ratification de ces instruments, l'obligation prévue en vertu du droit international applicable d'assumer pleinement leurs responsabilités et de s'acquitter de leurs obligations, telles que prescrites par les conventions et autres instruments auxquels ils sont Parties.

⁷⁴ Résolution A.1070(28), intitulée "Code d'application des instruments de l'OMI (Code III)". 4 décembre 2013.

⁷⁵ Préambule, résolution A.1067(28), intitulée "Document-cadre et procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI". 4 décembre 2013.

⁷⁶ *Idem Annexe, paragraphe 7.1.1.*

⁷⁷ *Idem Annexe, paragraphe 8.2.5.*

⁷⁸ Résolution A.1157(32), Liste non exhaustive de 2021 des obligations découlant des instruments mentionnés dans le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III). 15 décembre 2021.

périodiquement révisés par l'Assemblée de l'OMI, afin d'identifier les domaines faisant l'objet d'un audit relevant de l'IMSAS.

104. L'IMSAS est également soutenu par des projets pertinents relevant du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI, dont l'objectif est d'aider les États, en particulier les États en développement, les PEID et les PMA, à renforcer leurs capacités humaines et institutionnelles en vue d'un alignement adéquat sur le cadre réglementaire de l'OMI.

III. Résumé

105. Les obligations spécifiques des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en ce qui concerne les effets nuisibles du changement climatique, causés par les émissions anthropiques de gaz à effet de serre, et en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin contre les effets du changement climatique, tels que le réchauffement et l'acidification des océans, sont fondées et bien établies dans le cadre défini par la Convention. Elles s'inscrivent dans le cadre juridictionnel prévu pour les États en leur qualité d'État côtier, d'État du pavillon ou d'État du port, avec les droits et obligations qui en découlent dans les différentes zones maritimes, dont l'étendue est calculée conformément à la Convention. En outre, la partie XII de la Convention fournit une structure complète pour l'attribution des prérogatives législatives et d'exécution des États en ce qui concerne les sources de pollution du milieu marin.
106. Fidèle à son caractère de convention "cadre" et d'instrument vivant capable de relever les défis contemporains liés aux océans, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a également prévu un mécanisme pour la définition ultérieure d'obligations spécifiques, grâce au travail d'organisations internationales compétentes, telles que l'OMI, pour faciliter l'accord sur les règles et les normes applicables. Dans le contexte de l'OMI, ces obligations spécifiques conformes à la mise en œuvre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont contenues dans les traités, les règles, les résolutions et les instruments élaborés sous ses auspices.
107. Les obligations spécifiques découlant de ces instruments qui relèvent des organisations internationales compétentes peuvent également être considérées comme ayant le statut de "règles et normes internationales généralement acceptées". Bien qu'il n'existe pas de critères spécifiques permettant de déterminer quand et comment les règles et normes internationales deviennent généralement acceptées, dans le contexte de l'élaboration des règles au sein de l'OMI, la participation aux travaux de l'Organisation de 175 États Membres et de pratiquement tous les organismes et organisations intéressés par la réglementation des transports maritimes, ainsi que l'élaboration et l'acceptation de ces mêmes règles et normes, étayait l'idée que ces règles et normes sont généralement acceptées.
108. Les États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dans la mesure où ils ont accepté le régime établi par cette convention pour l'élaboration de règles et de normes internationales généralement acceptées par l'intermédiaire d'organisations internationales compétentes, ont également l'obligation de donner pleinement effet à ces règles et normes par l'adoption d'une législation nationale compatible avec celles-ci, et par l'application de ces règles et normes dans les limites de leur juridiction respectives.

109. En outre, les États Membres de l'OMI qui sont également Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pourraient très bien accepter des obligations spécifiques au titre des instruments de l'OMI qui découlent des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et qui y sont conformes, et qui sont sans préjudice de celles-ci. Lorsqu'ils ont également accepté les obligations spécifiques découlant des instruments de l'OMI dans le cadre du droit conventionnel, ils sont également tenus de donner effet aux dispositions de ces instruments en les transposant dans leur législation nationale, en prévoyant des mesures pertinentes à cet effet et en les faisant appliquer le cas échéant. Les instruments de l'OMI ne traitent toutefois pas des conséquences du non-respect des obligations spécifiques qu'ils contiennent.
110. Comme le montre l'analyse qui précède, l'OMI a élaboré une série d'instruments obligatoires et non obligatoires et de mesures obligatoires et volontaires, conformes et complémentaires à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui peuvent directement ou indirectement viser à traiter les causes et les effets du changement climatique mentionnés dans la demande d'avis consultatif. Les États Parties à ces instruments sont tenus de respecter les obligations spécifiques qui en découlent dans la mesure où ils les ont acceptées et y ont consenti. Dans la mesure où ces instruments ou leurs dispositions comprennent des règles et des normes internationales généralement acceptées, élaborées sous les auspices d'une organisation internationale compétente en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont également tenus de prendre en compte ces règles et normes dans l'exercice de leurs droits et obligations, ou de s'y conformer ou d'y donner effet et d'agir d'une manière compatible avec elles, ou d'établir des réglementations qui sont conformes aux normes contenues dans ces règles et normes et qui ne sont pas moins efficaces que ces dernières.
-