

# **CONTRIBUTION DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE AU RAPPORT DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'ONU SUR LES OCÉANS ET LE DROIT DE LA MER**

## **CONSIDÉRATIONS PRÉLIMINAIRES**

Conformément à la demande formulée par le Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques et Conseiller juridique de l'ONU, dans une lettre datée du 13 janvier 2021, la présente contribution porte sur les principaux faits nouveaux intervenus entre septembre 2020 et juin 2021 (inclus) en ce qui concerne les questions relatives aux océans et au droit de la mer qui relèvent de la compétence de l'OMI.

Le présent rapport met en particulier en évidence la manière dont la résolution 75/239 de l'Assemblée générale sur les océans et le droit de la mer a été mise en œuvre, en renvoyant aux paragraphes pertinents de la résolution.

## **SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES**

### **EXERCICE DE DÉFINITION RÉGLEMENTAIRE POUR L'EXPLOITATION DES NAVIRES DE SURFACE AUTONOMES**

*(se reporter aux paragraphes 114 et 116 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)*

Le Comité de la sécurité maritime (MSC) a achevé son évaluation de l'applicabilité des Conventions de l'OMI aux navires en fonction de leur degré d'autonomie et a approuvé les résultats de l'exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes à sa cent troisième session, tenue en mai 2021 (MSC.1/Circ.1638).

L'examen des instruments obligatoires relevant de la compétence du MSC a été mené de mai 2018 à mai 2021. Le MSC a recensé quatre degrés d'autonomie : navire doté de processus automatisés et d'une aide à la décision, navire commandé à distance ayant à bord des gens de mer, navire commandé à distance qui n'a pas de gens de mer à bord, navire complètement autonome.

Les instruments obligatoires examinés avaient trait à la sécurité (SOLAS), aux règles visant à prévenir les abordages (COLREG), au chargement et à la stabilité (Convention Sur les lignes de charge), à la formation des gens de mer et des pêcheurs (STCW, STCW-F), à la recherche et au sauvetage (SAR), au jaugeage (Convention Sur le jaugeage) et à la sécurité du transport des conteneurs (CSC), et comprennent également les instruments relatifs aux navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux (SPACE STP, STP).

Compte tenu du peu de temps dont il disposait du fait de la tenue des réunions à distance, en décembre 2020, le Comité juridique a reporté ses délibérations sur les navires de surface autonome; il achèvera néanmoins l'exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes à l'égard des conventions relevant de sa compétence en juillet 2021.

En outre, le Comité de la simplification des formalités a poursuivi l'examen de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international dans le cadre de l'exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes, en ayant recours au même processus. L'objectif est d'achever l'examen et l'analyse à temps pour que le Comité de la simplification des formalités les examine à sa quarante-sixième session, qui se tiendra en 2022.

## **NORMES EN FONCTION D'OBJECTIFS ET ÉLABORATION DE RÈGLES EN FONCTION D'OBJECTIFS**

(se reporter aux paragraphes 114 à 116 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)

Aux termes des Normes de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers (Normes en fonction d'objectifs) (résolution MSC.287(87)), adoptées en 2010, les règles relatives à la conception et à la construction des vraquiers et des pétroliers d'un organisme reconnu par l'Administration ou les règles nationales d'une Administration doivent respecter les Normes en fonction d'objectifs.

Les Normes exigent également de vérifier que les règles en question sont conformes aux objectifs et aux prescriptions fonctionnelles. Le programme d'audit des GBS a été mis en place afin d'effectuer cette vérification, et il a permis de confirmer jusqu'à présent que les règles de construction des navires de 13 organismes reconnus étaient conformes aux Normes en fonction d'objectifs de l'OMI, comme indiqué dans la circulaire MSC.1/Circ.1518/Rev.1. Les audits de suivi, qui ont commencé en 2018, en tant qu'audits annuels, après la vérification initiale réussie de ces 13 organismes reconnus, suivront à l'avenir un nouveau cycle de trois ans, qui débutera en avril 2022.

Outre les Normes en fonction d'objectifs, qui établissent des "règles régissant les règles" en ce qui concerne les normes de construction des navires applicables aux vraquiers et aux pétroliers, l'OMI a élaboré de nouveaux instruments conformément à la procédure fixée pour élaborer, vérifier et appliquer les normes en fonction d'objectifs (GBS) destinées à étayer l'élaboration des règles au sein de l'OMI, et pour en assurer le suivi, qui est énoncée dans les Directives générales pour l'élaboration des normes de l'OMI en fonctions d'objectifs (circulaire MSC.1/Circ.1394/Rev.2).

Le Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (Recueil IGF) et le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire) sont des exemples d'instruments de l'OMI qui ont été élaborés en appliquant les principes susmentionnés. Les instruments en cours d'élaboration conformément au cadre d'élaboration de règles en fonction d'objectifs sont le projet de chapitre XV de la Convention SOLAS et le projet connexe de recueil international de règles relatives à la sécurité des navires qui transportent du personnel industriel (Recueil IP), ainsi que les Mesures techniques et opérationnelles obligatoires en fonction d'objectifs visant à réduire l'intensité carbone des transports maritimes internationaux.

## **SÉCURITÉ DES NAVIRES DE PÊCHE ET PÊCHE ILLICITE, NON DÉCLARÉE ET NON RÉGLEMENTÉE**

(se reporter aux paragraphes 122 et 123 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)

Après le succès de la Conférence ministérielle sur la sécurité des navires de pêche et la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, qui s'est tenue à Torremolinos (Espagne), en octobre 2019, et à laquelle ont participé 125 États, quatre représentantes et représentants de l'ONU et de ses institutions spécialisées et 30 organisations internationales, l'Organisation a continué à prendre des mesures décisives pour promouvoir l'entrée en vigueur de l'Accord du Cap de 2012, en ce qui concernait la sécurité des navires de pêche et la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

À ce jour, 16 États ont ratifié l'accord (Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Congo, Croatie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Îles Cook, Islande, Norvège, Pays-Bas, Pérou, Saint-Kitts-et-Nevis et Sao Tomé-et-Principe), sachant que 22 États doivent le ratifier pour qu'il entre en vigueur.

Pour continuer sur la lancée de la Conférence ministérielle de 2019, l'OMI a organisé des webinaires régionaux à cet égard pendant la pandémie, ainsi que des échanges bilatéraux avec les États signataires de la Déclaration de Torremolinos adoptée pendant la Conférence, dans laquelle ces derniers étaient appelés à ratifier l'Accord avant le dixième anniversaire de son adoption, c'est-à-dire le 11 octobre 2022. L'Organisation offre à ces États signataires de la Déclaration une assistance juridique et technique pour appuyer les efforts qu'ils mènent en vue de ratifier et de mettre en œuvre l'Accord. En outre, l'Organisation a coopéré étroitement avec l'OIT et la FAO pour ce qui est des questions de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et de la lutte contre l'esclavage moderne en mer, en collaboration avec d'autres partenaires du secteur.

### **MESURES VISANT À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES TRANSBORDEURS EFFECTUANT DES VOYAGES NATIONAUX**

*(se reporter aux paragraphes 114 et 190 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)*

Le MSC a approuvé, en principe, la structure de base des règles-cadres types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux, sous réserve d'une révision continue, et a noté que, une fois que ces règles auraient été adoptées par le Comité en 2022, les pays intéressés pourraient, à titre volontaire, les adapter à leurs besoins et les incorporer directement dans la législation nationale avec l'aide de l'Institut de droit maritime international de l'OMI, s'ils en faisaient la demande. Les règles-cadres types générales, qui sont principalement fondées sur les objectifs, mettent en évidence les obligations dont les États doivent s'acquitter, mais leur offre des solutions souples pour ce faire, tout en reconnaissant qu'il existe des solutions et des spécialistes locaux. Après l'approbation des règles types, qui devrait avoir lieu en 2022, il sera procédé à l'élaboration d'un manuel explicatif visant à aider les pays à mieux les comprendre et à les mettre en œuvre.

Le Comité a approuvé la Déclaration de Bangkok sur l'amélioration de la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux dans la région de l'Asie et du Pacifique et l'élaboration de règles types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux, laquelle comprenait notamment une définition des transbordeurs effectuant des voyages nationaux et était le résultat de la réunion du Groupe d'experts sur l'amélioration de la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux aux fins d'appuyer une connectivité maritime sûre en Asie et dans le Pacifique, qui s'était tenue en mode virtuel en mars 2020.

Un groupe de travail sur la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux devrait être constitué au MSC 104 (octobre 2021) et chargé d'élaborer plus avant les règles types, en vue de leur approbation définitive. Le Secrétariat de l'OMI a continué à collaborer étroitement avec les parties prenantes, notamment INTERFERRY et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), afin de traiter cette question importante.

## **SÉCURITÉ DES NAVIRES EXPLOITÉS DANS LES EAUX POLAIRES**

*(se reporter au paragraphe 189 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)*

À la suite de l'adoption, en 2017, du Recueil sur la navigation polaire, qui s'applique aux navires visés par la Convention SOLAS qu'il est prévu d'exploiter dans les eaux polaires, le MSC a décidé d'élaborer des directives non obligatoires contenant des recommandations relatives aux mesures de sécurité applicables aux navires visés par la Convention SOLAS qui sont exploités dans les eaux polaires. Les types de navires pris en compte lors de l'élaboration de ces mesures de sécurité étaient les navires de pêche, les yachts de plaisance d'une jauge brute supérieure à 300 qui n'assuraient pas un service commercial et les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 500.

L'élaboration de directives applicables aux navires de pêche et aux yachts de plaisance a été achevée, le MSC 103 ayant approuvé, en mai 2021, les Directives relatives aux mesures de sécurité applicables aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités dans les eaux polaires (MSC.1/Circ.1641) et les Directives relatives aux mesures applicables aux yachts de plaisance d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 n'assurant pas un service commercial qui sont exploités dans les eaux polaires (MSC.1/Circ.1642). La prochaine étape devrait consister pour le Comité à examiner toute proposition soumise en vue de l'élaboration de directives applicables aux yachts commerciaux et aux navires de charge d'une jauge brute supérieure à 300 mais inférieure à 500 exploités dans les eaux polaires.

## **QUESTIONS DE SÉCURITÉ LIÉES À LA TENEUR LIMITE EN SOUFRE DE 2020**

*(se reporter aux paragraphes 114 à 116 et 194 à 198 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)*

Le MSC a redoublé d'efforts en vue d'examiner les questions liées à la teneur limite en soufre de 2020 au titre d'un nouveau résultat intitulé "Élaboration de mesures additionnelles destinées à améliorer la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation de fuel-oil". Le MSC 101 a pris des mesures urgentes pour s'attaquer aux problèmes de sécurité liés à l'utilisation de fuel-oil à faible teneur en soufre et a adopté la résolution MSC.465(101) contenant les Mesures intérimaires recommandées pour améliorer la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation de combustible, afin, en particulier, de recommander que les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS prennent les mesures voulues à l'encontre des fournisseurs de fuel-oils dans les cas confirmés de livraison d'un combustible ne satisfaisant pas aux prescriptions de la Convention SOLAS. Le Comité a également encouragé l'application la plus large possible de la dernière édition en date des normes pertinentes du secteur et des directives destinées à améliorer la sécurité des navires en ce qui concerne la fourniture et l'utilisation de combustible.

En outre, il a élaboré un ensemble de solutions à long terme visant à améliorer la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation de fuel-oil et le MSC 101 a approuvé le Plan d'action concernant les mesures destinées à améliorer la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation de combustible. Conformément au plan de travail, le MSC 103 a bien fait avancer l'élaboration des prescriptions obligatoires concernant la notification des cas où les fournisseurs de combustible ne satisfont pas aux prescriptions de la Convention SOLAS et les mesures à prendre à l'encontre de ces fournisseurs. Des progrès ont également été réalisés en ce qui concerne l'élaboration de règles qui exigent d'attester, au moment du soutage, le point d'éclair du lot de combustible réel. Le MSC 103 a constitué de nouveau un groupe de travail par correspondance, qu'il a chargé d'élaborer plus avant le projet d'amendements à la Convention SOLAS, en vue d'en achever la mise au point, et a approuvé un plan de travail actualisé, dans lequel il est prévu d'achever la mise au point des mesures relatives au point d'éclair du fuel-oil au MSC 105 et des mesures destinées à améliorer la sécurité des navires

en ce qui concerne l'utilisation de fuel-oil au MSC 106, la tenue de ces deux sessions étant prévue en 2022.

Il convient de noter que plus d'un an s'est écoulé depuis l'entrée en vigueur des règles de MARPOL relatives à la teneur limite en soufre à respecter à compter de 2020. Tout porte à croire que la transition s'est faite sans heurts et sans problème majeur de sécurité lié aux nouveaux mélanges de combustibles, ce qui témoigne des préparatifs minutieux effectués par toutes les parties prenantes avant l'entrée en vigueur des nouvelles règles.

## **SÛRETÉ MARITIME**

*(se reporter aux paragraphes 114 à 116, 127 à 130 et 149 et 150 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)*

### **Plans de sûreté maritime**

Le MSC continue de souligner qu'il est nécessaire pour les États du pavillon et les propriétaires et exploitants de navires de passer en revue les plans de sûreté maritime de leurs navires et de mettre en œuvre les mesures nécessaires, y compris les directives de l'OMI et les meilleures pratiques de gestion du secteur, pour tenir compte du risque accru en matière de sûreté que posent les actes de piraterie, les vols à main armée et d'autres actes illicites, et il a aidé les États Membres à renforcer la sûreté maritime, portuaire et des navires grâce à ses vastes programmes de renforcement des capacités, à savoir le programme mondial de renforcement de la sûreté maritime, le programme relatif au Code de conduite de Djibouti et le programme consacré à l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

### **Piraterie et vols à main armée dans le golfe de Guinée**

En ce qui concerne la piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée, l'OMI a appelé à une plus grande collaboration et à prendre davantage de mesures pour lutter contre l'augmentation du nombre et de la gravité des attaques perpétrées dans la région, qui menacent la vie et le bien-être des gens de mer ainsi que la sécurité de la navigation. Dans ce contexte, le MSC a adopté une résolution sur les mesures qu'il est recommandé de prendre pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée (MSC.489(103)).

## **MILIEU MARIN**

### **RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE PROVENANT DES NAVIRES**

*(se reporter au paragraphe 235 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)*

#### **Mesures obligatoires visant à réduire l'intensité carbone des transports maritimes**

Reportée en raison de la pandémie de COVID-19, la soixante-quinzième session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC), qu'il était initialement prévu de tenir du 30 mars au 3 avril 2020, s'est tenue à distance du lundi 16 novembre au vendredi 20 novembre 2020. Le MEPC 75 a approuvé les amendements à l'Annexe VI de la Convention MARPOL définissant les nouvelles mesures obligatoires visant à réduire l'intensité carbone des navires d'au moins 40 % d'ici 2030, par rapport à 2008, en renforçant les prescriptions obligatoires relatives au rendement énergétique afin de réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes.

La huitième session du Groupe de travail intersessions sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, constitué par le MEPC, s'est tenue à distance du 24 au 28 mai 2021 et a rassemblé près de 400 représentants et représentantes de plus

de 60 États Membres et Membres associés ainsi que de la CCNUCC, de la CNUCED, de la Commission européenne et d'une trentaine d'organisations non gouvernementales.

Le Groupe de travail a approuvé un ensemble complet de directives à l'appui des nouvelles mesures obligatoires, afin d'aider les Administrations et le secteur à mettre en œuvre les nouvelles prescriptions techniques relatives à l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI), à l'indicateur d'intensité carbone opérationnel (CII) et au mécanisme de notation.

Les projets d'amendements seront examinés, en vue de leur adoption par le MEPC 76 en juin 2021, en même temps qu'une évaluation complète des incidences possibles des amendements sur les États et que les directives techniques.

En dépit des difficultés découlant de la pandémie de COVID-19 et du report de réunions au cours du premier semestre 2020, les États Membres de l'OMI ont travaillé de manière constructive pour s'assurer que l'Organisation restait en bonne voie de mettre en œuvre les mesures à court terme définies dans la Stratégie initiale de 2018 de l'OMI concernant les GES.

### **Adoption d'une résolution sur les plans d'action nationaux**

Le MEPC 75 a également adopté une résolution sur les plans d'action nationaux. La résolution prie instamment les États Membres d'élaborer et de tenir à jour un plan d'action national facultatif en vue de contribuer à la réduction des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux en soutenant des mesures au niveau national, telles que la coopération entre les ports et le secteur des transports maritimes ainsi qu'entre les parties prenantes de l'ensemble de la chaîne de valeur maritime.

### **Approbation de la Quatrième étude de l'OMI sur les GES**

Le Comité a approuvé la Quatrième étude de l'OMI sur les GES (2020). L'étude contient un aperçu des émissions de GES provenant des transports maritimes pour la période 2012-2018, l'évolution de l'intensité carbone des transports maritimes internationaux et des prévisions des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux à l'horizon 2050. L'étude a été publiée sur le site Web de l'OMI (Fourth Greenhouse Gas Study 2020 ([imo.org](https://www.imo.org))).

### **Adoption d'amendements à l'Annexe VI de MARPOL visant à renforcer l'EEDI**

Par ailleurs, le MEPC 75 a adopté des amendements à l'Annexe VI de MARPOL visant à renforcer sensiblement les prescriptions de la phase 3 de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI), la date d'entrée en vigueur prévue étant le 1<sup>er</sup> avril 2022.

Du fait de ces amendements, la date d'entrée en vigueur des prescriptions relatives au rendement énergétique applicables aux navires neufs (phase 3 de l'EEDI) a été avancée à 2022, au lieu de 2025, à l'égard de plusieurs types de navires, notamment les transporteurs de gaz, les navires pour marchandises diverses et les transporteurs de GNL.

### **Adoption des amendements à l'Annexe VI de MARPOL sur la définition de la teneur en soufre et l'échantillonnage**

Le MEPC 75 a également adopté des amendements visant à appuyer l'application de la teneur limite en soufre de 0,50 % à l'échelle mondiale (OMI2020), qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020, en précisant dans le cadre de l'Annexe VI de MARPOL les procédures d'échantillonnage des combustibles de soute à bord et en cours d'utilisation, ainsi que la procédure de vérification du combustible.

## **Système de collecte de données de l'OMI**

En mars 2021, l'OMI a publié un récapitulatif des données de 2019 sur la consommation de combustible de plus de 27 000 navires soumis au système obligatoire de collecte de données de l'OMI.

Les données pour l'année 2019 ont été transmises par 107 Administrations, lesquelles ont notifié au total, en termes quantitatifs, un peu plus de 213 millions de tonnes de combustible. La majeure partie du fuel-oil utilisé a été consommé par trois types de navires, à savoir les vraquiers, les navires-citernes et les porte-conteneurs. Les données sur la consommation de combustible renforceront le processus décisionnel de l'OMI concernant les futures mesures de rendement énergétique.

## **MISE EN ŒUVRE DE L'INSTRUMENT RELATIF À LA GESTION DES EAUX DE BALLAST**

*(se reporter aux paragraphes 231 et 232 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)*

La Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM) est entrée en vigueur en septembre 2017 et a été ratifiée à ce jour par 86 pays, représentant 91,9 % du tonnage de la flotte mondiale des navires de commerce. La Convention BWM vise à enrayer la propagation d'espèces aquatiques potentiellement envahissantes dans les eaux de ballast des navires et exige des navires qu'ils gèrent leurs eaux de ballast de manière à éliminer ou rendre inoffensifs les organismes aquatiques et les agents pathogènes, ou à empêcher qu'ils soient admis dans ces eaux et sédiments ou rejetés avec ces eaux et sédiments. En octobre 2019, le Code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (Code BWMS) est devenu obligatoire. L'OMI se concentre désormais sur la mise en œuvre et l'application efficaces et uniformes de la Convention BWM.

Le MEPC a adopté des amendements à la Convention BWM concernant les essais de mise en service des systèmes de gestion des eaux de ballast et le modèle de Certificat international de gestion des eaux de ballast. Les amendements sont réputés avoir été acceptés le 1<sup>er</sup> décembre 2021 et doivent entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2022 ; malgré cela, le MEPC avait souscrit au point de vue selon lequel les essais de mise en service devaient commencer dès que possible, conformément aux Recommandations concernant les essais de mise en service des systèmes de gestion des eaux de ballast (BWM.2/Circ.70) qui avaient été approuvées. À cet égard, afin de soutenir la mise en œuvre efficace et uniforme des essais de mise en service, qui deviennent obligatoires en vertu des amendements susmentionnés, le MEPC a approuvé la circulaire BWM.2/Circ.70/Rev.1 sur les Recommandations de 2020 concernant les essais de mise en service des systèmes de gestion des eaux de ballast.

Le MEPC a approuvé également la circulaire BWM.2/Circ.42/Rev.2, intitulée "Recommandations de 2020 sur l'échantillonnage et l'analyse des eaux de ballast à utiliser à titre d'essai conformément à la Convention BWM et aux Directives (G2)".

## **MISE EN ŒUVRE DE L'INSTRUMENT RELATIF AUX SYSTÈMES ANTISALISSURE**

*(se reporter au paragraphe 194 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)*

La Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (Convention AFS) est entrée en vigueur en septembre 2008 et a été ratifiée, à ce jour, par 91 pays, représentant 95,93 % du tonnage mondial des navires de commerce. La Convention AFS vise à interdire l'utilisation de substances nuisibles dans les peintures antisalissure utilisées sur les navires. En premier lieu, il s'agit des composés organostanniques et la Convention a également établi un mécanisme visant à prévenir l'utilisation potentielle future d'autres substances nuisibles dans les systèmes antisalissure. À cet égard, en 2017,

le MEPC a approuvé un nouveau résultat visant à modifier l'Annexe 1 de la Convention AFS afin d'y inclure des contrôles sur la cybutryne.

Dans ce contexte, le MEPC 75 a adopté des amendements à la Convention AFS relatifs aux mesures de contrôle sur la cybutryne et au modèle du Certificat international du système antisalissure, qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

### **TRAITEMENT DU PROBLÈME DES DÉCHETS PLASTIQUES REJETÉS DANS LE MILIEU MARIN PAR LES NAVIRES**

*(se reporter aux paragraphes 217 et 233 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)*

Ayant reconnu le problème récurrent de la pollution des mers par les matières plastiques, tel qu'il est abordé à l'Annexe V de MARPOL, et la nécessité de poursuivre l'examen de ce problème pour trouver une solution mondiale dans le cadre de la gouvernance des océans, en vue d'atteindre la cible de l'Objectif de développement durable 14 qui consiste à prévenir et à réduire nettement la pollution marine de tous types d'ici à 2025, l'OMI continue de progresser dans l'élaboration des mesures convenues dans le cadre du Plan d'action visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires (résolution MEPC.310(73)), par l'intermédiaire du MEPC et de ses organes subsidiaires. Le Plan d'action de l'OMI a pour objectif de renforcer les règles existantes de l'OMI et d'adopter de nouvelles mesures complémentaires pour réduire les déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires.

Parallèlement, le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP) a constitué le Groupe de travail sur les sources marines de déchets présents dans le milieu marin (Groupe de travail 43 du GESAMP), coparrainé par la FAO et l'OMI, avec le soutien supplémentaire du PNUE. Le Groupe de travail 43 du GESAMP a pour objectif général de faire mieux comprendre les sources marines de déchets présents dans le milieu marin, en particulier ceux provenant des secteurs des transports maritimes et de la pêche, notamment en analysant la contribution relative des différentes sources, l'utilisation et la gestion des plastiques dans les deux secteurs ainsi que la nature et l'étendue des diverses incidences de ces sources marines de déchets. Le rapport final du Groupe de travail sera disponible au cours du second semestre 2021 sur le site [www.gesamp.org](http://www.gesamp.org).

### **RÉSIDUS DE CARGAISON ET EAUX DE LAVAGE DES CITERNES CONTENANT DES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES CLASSÉES COMME SUBSTANCES FLOTTANTES PERSISTANTES**

*(se reporter au paragraphe 240 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)*

Les amendements à l'Annexe II de MARPOL (résolution MEPC.315(74)) sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Ces amendements renforcent, dans des zones maritimes déterminées (eaux de l'Europe occidentale, eaux de l'Europe du Nord-Ouest, eaux de la mer de Norvège au nord de la latitude 62° N et mer Baltique), les prescriptions applicables aux navires-citernes pour produits chimiques en ce qui concerne le rejet de résidus de cargaison et d'eaux de nettoyage des citernes contenant des produits flottants persistants à viscosité élevée et/ou à point de fusion élevé qui peuvent se solidifier dans certaines conditions (par exemple, les résidus de certaines cargaisons d'huiles végétales et de cargaisons paraffiniques et les eaux de nettoyage des citernes utilisées pour ces cargaisons).



## **IMMERSION DE DÉCHETS**

*(se reporter aux paragraphes 249 et 250 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)*

La quarante-deuxième Réunion consultative des Parties contractantes à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention de Londres) et la quinzième Réunion des Parties contractantes au Protocole de 1996 à la Convention de Londres (Protocole de Londres) se sont tenues simultanément à la fois par correspondance et dans le cadre d'une session virtuelle, du 5 octobre au 23 décembre 2020 (document LC 42/17).

Les organes directeurs ont examiné le rapport de la quarante-troisième réunion du Groupe scientifique de la Convention de Londres et de la quatorzième réunion du Groupe scientifique du Protocole de Londres, qui s'étaient tenues simultanément, par correspondance, du 6 juillet au 18 septembre 2020. Le rapport de la session conjointe des Groupes scientifiques a été diffusé sous la cote LC/SG 43/16.

### **Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP)**

Le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP), dont l'OMI assure le Secrétariat par l'intermédiaire d'un bureau du GESAMP, a tenu sa quarante-septième session annuelle du 8 au 11 septembre 2020, à distance. Le GESAMP a examiné les progrès réalisés par ses huit groupes de travail actuellement actifs et a décidé de créer un nouveau groupe de travail sur les effets du changement climatique sur les contaminants dans l'océan (Groupe de travail 45 du GESAMP) sous la direction de l'AIEA (coparrainé par le PNUE, l'UNESCO-COI et l'OMI).

Pendant la période intersessions, le GESAMP a publié son rapport n° 107 de la série des rapports et études, sur le thème "Tendances mondiales en matière de pollution des écosystèmes côtiers". Tous les rapports publiés par le GESAMP sont disponibles sur le site [www.gesamp.org](http://www.gesamp.org).

## **IMMATRICULATION FRAUDULEUSE**

### **LUTTE CONTRE L'IMMATRICULATION FRAUDULEUSE ET LES REGISTRES FRAUDULEUX DE NAVIRES**

*(se reporter aux paragraphes 134 et 186 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)*

À la suite de l'adoption de la résolution A.1142(31) sur les mesures visant à prévenir l'immatriculation frauduleuse et les registres frauduleux de navires, par la trente et unième session de l'Assemblée de l'OMI, en décembre 2019, le Comité juridique, à sa cent septième session, tenue en novembre 2020, a entrepris d'élaborer un projet de résolution de l'Assemblée visant à encourager les États Membres et toutes les parties prenantes concernées à promouvoir des mesures concrètes pour la prévention et la répression des actes frauduleux dans le secteur maritime. La version définitive du projet de résolution sera établie à la cent huitième session du Comité juridique, en juillet 2021, aux fins d'adoption à la trente-deuxième session de l'Assemblée, en décembre 2021.

La résolution A.1142(31) susmentionnée prévoit une procédure de communication à l'OMI des renseignements relatifs à l'immatriculation frauduleuse, y compris des renseignements sur le nom du ou des organes gouvernementaux nationaux et des entités autorisées ou déléguées qui sont chargés de l'immatriculation des navires. Le Secrétariat de l'OMI encourage les États Membres à fournir ces renseignements pour vérification et inclusion dans la base de

données exhaustive des registres dans le module relatif aux points de contact accessible au public dans le Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS).

## **BIEN-ÊTRE DES GENS DE MER**

*(se reporter au paragraphe 125 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)*

En raison de la pandémie de COVID-19, le secteur des transports maritimes internationaux doit faire face à des défis importants. À cause des restrictions appliquées en raison de la pandémie de COVID-19, nombreux sont les gens de mer qui doivent prolonger leur service à bord alors qu'ils ont déjà passé plusieurs mois en mer, car ils ne peuvent pas être remplacés après de longues périodes de service ou parce qu'ils sont dans l'impossibilité d'être rapatriés dans leur pays. Le transport maritime joue un rôle crucial dans la continuité des chaînes d'approvisionnement mondiales ; or les conditions actuelles ne garantissent ni la sécurité et le bien-être des équipages des navires ni la sécurité du commerce maritime.

En avril 2020, en réponse aux inquiétudes croissantes au sujet de la crise liée à la relève des équipages, le Secrétaire général a constitué une équipe de gestion de crise pour les gens de mer qui serait chargée de traiter cette question. La pandémie de COVID-19 et la limitation de la capacité des armateurs à assurer la relève des équipages qui en a résulté ont mis les gens de mer du monde entier dans des situations précaires. Pendant l'année 2020, plus de 400 000 personnes servant à bord de navire ont été touchées par la crise dans le monde. Un nombre similaire de marins attendent de rejoindre les navires et ne peuvent travailler. Du fait des restrictions de voyage dans les ports, les aéroports et à l'intérieur des territoires des milliers de personnes n'ont pas pu quitter leur navire, être rapatriées chez elles, être relevées ou, dans certains cas, obtenir une assistance médicale urgente. En outre, nombre d'entre elles ont vu leur contrat résilié unilatéralement ou ont été mises en quarantaine à bord de navires ou à terre, souvent pendant plus de 14 jours, sans être payées.

En 2021, le nombre de gens de mer ayant besoin de se faire rapatrier à la fin de leur contrat a été ramené à 200 000 (chiffres arrêtés en avril 2021), un nombre similaire de gens de mer attendant de rejoindre des navires pour assurer la relève des équipages. Cependant, il reste encore un long chemin à parcourir avant le retour à un régime normal de relève des équipages. En outre, les cas d'abandon liés à la COVID-19 ont augmenté de façon spectaculaire, ce qui a encore aggravé le problème de la relève des équipages.

Dans sa résolution A/RES/75/17 sur la coopération internationale face aux difficultés connues par les gens de mer à cause de la pandémie de COVID-19 et en appui aux chaînes d'approvisionnement mondiales, adoptée le 1<sup>er</sup> décembre 2020, l'Assemblée générale des Nations Unies demande que les gens de mer soient désignés comme des travailleurs clés et que soit mis en œuvre le Cadre de protocoles recommandé par le secteur. En outre, la résolution 340 (Rev.2) du Conseil d'administration de l'OIT concernant les questions relatives au travail maritime et la pandémie de COVID-19, adoptée le 8 décembre 2020, vise à remédier à la situation désastreuse des gens de mer retenus à bord des navires en raison de la pandémie de COVID-19. Par ailleurs, l'OMI mène une action en collaboration avec l'OIT, l'OACI et l'OMS, afin d'encourager les États Membres à donner la priorité aux gens de mer dans leur programme national de vaccination contre la COVID-19.

En outre, l'OMI a organisé une série de séminaires régionaux sur les défis auxquels se heurtent les gens de mer en raison de la pandémie actuelle de COVID-19. En plus des webinaires, une table ronde a été organisée à l'intention des îles du Pacifique afin d'apporter le soutien nécessaire pour aider les États Membres à traiter la question du rapatriement en particulier. La table ronde, plus interactive, s'est concentrée sur le soutien aux Fidji en tant que centre de rapatriement des gens de mer retenus dans divers pays et régions et a recherché d'autres solutions. Comme les webinaires régionaux, la table ronde du Pacifique a également

bénéficié du soutien d'organismes des Nations Unies tels que les coordonnateurs résidents des Nations Unies aux Fidji et au Samoa, l'OIT et le Programme alimentaire mondial et d'autres organisations telles que l'ICS et l'ITF.

### **RENFORCEMENT DES CAPACITÉS**

*(se reporter aux paragraphes 10, 19, 20, 30, 31 et 36 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies).*

Bien que la pandémie de COVID-19 ait lourdement pesé sur les activités de coopération technique de l'OMI, l'Organisation a adapté ses méthodes de travail, afin de continuer à fournir une assistance technique aux États Membres qui en ont le plus besoin. Au cours de la période considérée, la priorité a donc été donnée à l'assistance technique pouvant être fournie virtuellement et axée sur la mise en valeur des ressources humaines et le renforcement des capacités institutionnelles, en mettant l'accent sur la satisfaction des besoins particuliers en matière de transport maritime des petits États insulaires en développement (PEID) et des pays les moins avancés (PMA), ainsi que des États côtiers africains. Dans la mesure du possible, l'Organisation a également poursuivi l'exécution des activités dans le cadre de ses projets thématiques à long terme en utilisant des modes d'exécution virtuels. En outre, un travail considérable a été fait pour élaborer des programmes d'apprentissage en ligne et à distance qui seront utilisés pour la fourniture de l'assistance technique de l'OMI.

### **Institut de droit maritime international et Université maritime mondiale**

En utilisant les capacités de ses deux établissements mondiaux de formation maritime, à savoir l'Université maritime mondiale (UMM) située à Malmö (Suède), et l'Institut de droit maritime international (IMLI) de l'OMI, situé à Malte, l'OMI a continué, malgré la pandémie de COVID-19, à offrir à la communauté maritime internationale la possibilité d'accéder à une formation maritime de haut niveau de troisième cycle. Les activités de l'UMM et de l'IMLI se sont poursuivies pratiquement sans interruption depuis le début de la pandémie. Les deux établissements de formation ont poursuivi leurs cours à distance au moyen de l'apprentissage en ligne et ont essayé d'améliorer la manière de dispenser le contenu des cours et leur interaction avec les étudiants au moyen de diverses applications, afin de garantir le meilleur service possible à leurs étudiants. Le corps enseignant et le personnel des établissements ont également travaillé en ligne. Cela a permis à l'UMM et à l'IMLI de terminer l'année universitaire 2019-2020 avec succès et de commencer l'année universitaire 2020-2021.

### **Les femmes du secteur maritime**

Par l'intermédiaire de son programme sur les femmes du secteur maritime qui a pour thème "Formation, Visibilité, Reconnaissance", l'OMI a adopté une approche stratégique visant à améliorer la contribution des femmes en tant que parties prenantes clés du secteur maritime. Le Comité a rappelé que, en décembre 2019, l'Assemblée de l'OMI avait adopté la résolution A.1147(31) intitulée "Préserver l'héritage du thème maritime mondial de 2019 et mettre en place un environnement de travail exempt d'obstacles pour les femmes dans le secteur maritime". Dans cette résolution, l'Assemblée préconisait vivement de continuer à agir avec détermination dans les années à venir pour faire progresser l'égalité des sexes dans l'ensemble du secteur maritime et mettre en place un environnement exempt d'obstacles pour les femmes. Grâce à son programme de coopération technique, l'OMI a continué à fournir un soutien permanent aux sept associations de femmes du secteur maritime (WIMA) lancées par l'intermédiaire du programme, et à améliorer l'équilibre entre les sexes dans le secteur des transports maritimes.

En janvier 2020, l'OMI et la Women's International Shipping and Trading Association (WISTA International) ont conclu un Mémoire d'entente portant sur la promotion d'une plus grande diversité et d'une meilleure intégration au moyen d'activités de coopération

renforcées dans le domaine maritime. Une étude OMI-WISTA International visant à recueillir et à analyser des données sur le nombre de femmes employées dans le secteur maritime a été lancée en janvier 2021.

### **Autres activités de renforcement des capacités**

Par l'intermédiaire de son programme de bourses, l'OMI a financé des bourses pour des candidats qualifiés désignés par leur gouvernement, qui provenaient en particulier de PEID et de PMA, afin qu'ils puissent suivre des cours d'enseignement maritime de troisième cycle à l'UMM et à l'IMLI, ainsi que des cours de formation à court terme dispensés par d'autres établissements de formation. Au niveau régional, l'OMI a organisé des webinaires pour promouvoir l'importance du secteur maritime dans les stratégies et initiatives nationales formulées au titre du plan-cadre de coopération des Nations Unies pour le développement durable et a également participé activement aux réunions du bureau du Conseiller spécial de l'ONU pour les affaires africaines sur les stratégies visant à faire face aux incidences de la COVID-19 sur l'Afrique. Un tableau de bord en ligne a été créé pour les mises à jour sur les travaux des institutions et organismes des Nations Unies en rapport avec l'Afrique et la COVID-19.

En outre, l'OMI a aidé le gouvernement fédéral somalien à mettre en place une administration maritime afin de soutenir le pays et ses autorités régionales dans le renforcement de ses capacités humaines et institutionnelles dans le secteur maritime, après plus de deux décennies de guerre civile, au cours desquelles l'infrastructure et les ressources maritimes du pays ont été réduites à néant.

### **MESURES VISANT À TRAITER LES CONSÉQUENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19 POUR LES TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX**

*(se reporter au paragraphe 125 de la résolution 75/239 de l'Assemblée générale des Nations Unies)*

Outre la réponse apportée pour faire face à la crise liée à la relève des équipages causée par la pandémie (voir la section "Bien-être des gens de mer" ci-dessus), l'OMI a collaboré étroitement avec les États Membres, d'autres institutions des Nations Unies et le secteur des transports maritimes pour élaborer des mesures visant à traiter les retombées de la pandémie sur la communauté maritime mondiale, après avoir pris conscience que les États Membres souhaitaient mettre en place des recommandations uniformes en ce qui concernait la manière de traiter certaines questions.

Le répertoire central d'information pour tout ce qui a trait à la COVID-19 est le site Web de l'OMI ([www.imo.org](http://www.imo.org)). Il contient, dans une section spéciale intitulée "COVID-19 : ressources d'information", des déclarations du Secrétaire général, des communiqués de presse, des recommandations techniques diffusées par des lettres circulaires, des synthèses de notifications relatives à la COVID-19 reçues des États Membres et des recommandations de l'OMS, ainsi que des liens vers diverses sources d'information.

Des avis techniques ont été diffusés par le biais de la lettre circulaire n° 4204 et de ses additifs, contenant une grande variété de recommandations et de mesures visant à atténuer les effets de la pandémie sur le commerce et le transport maritimes, y compris des déclarations conjointes avec d'autres institutions des Nations Unies telles que l'OMS, l'OIT, l'OACI et l'OMD, ainsi que des orientations élaborées par le secteur des transports maritimes. Les recommandations diffusées portent notamment sur la contribution du commerce international et des chaînes d'approvisionnement à une reprise socio-économique durable durant la période de COVID-19; l'action concertée pour que les navires continuent de circuler, les ports restent ouverts et les échanges commerciaux transfrontaliers se poursuivent pendant la pandémie de COVID-19; l'accélération de la numérisation du commerce et de la logistique maritimes; les

orientations à l'intention des États du pavillon concernant les visites et les renouvellements de certificats pendant la pandémie de COVID-19; et la préparation en vue de la reprise des opérations après la pandémie de COVID-19 : considérations et aspects pratiques concernant les systèmes communautaires portuaires, les guichets uniques et les autres plateformes d'échange électronique.