

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : +44 (0)20 7735 7611

Télécopieur : +44 (0)20 7587 3210

Lettre circulaire n° 4959  
10 janvier 2025

Destinataires : Membres de l'OMI et autres gouvernements  
Organisation des Nations Unies et institutions spécialisées  
Organisations intergouvernementales  
Organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif

Objet : **Journée mondiale de la mer de 2025**

1 Le Secrétaire général a l'honneur d'annoncer que la **Journée mondiale de la mer** sera célébrée au Siège de l'OMI le 25 septembre 2025 et que la **manifestation parallèle à la Journée mondiale de la mer** devrait être organisée aux Émirats arabes unis. Les modalités seront annoncées en temps utile.

2 Cette année, le thème retenu pour la Journée mondiale de la mer est :

**"Notre océan  
Notre responsabilité  
Notre chance"**

Une note d'information est jointe à la présente lettre circulaire pour aider les Gouvernements Membres et les organisations internationales à concevoir leurs propres activités et communications sur ce thème en vue de célébrer la Journée mondiale de la mer.

3 Des supports audiovisuels peuvent être téléchargés en anglais depuis le site de l'OMI aux fins de la promotion de ce thème (cliquez [ici](#) pour un accès direct) ; ils seront bientôt disponibles dans toutes les autres langues officielles de l'Organisation, à savoir l'arabe, le chinois, l'espagnol, français et le russe. En outre, le message officiel du Secrétaire général sur le thème retenu pour 2025 sera diffusé en temps utile.

4 Afin de promouvoir plus largement le thème de cette journée, les Gouvernements Membres et les organisations dotées du statut d'observateur sont encouragés à organiser, dans la mesure du possible, des manifestations appropriées tout au long de l'année et à informer le Secrétariat de toutes les activités prévues. Les internautes sont également invités à relayer la campagne sur X (anciennement Twitter), en utilisant le mot-dièse **#WorldMaritimeDay**. Les photographies prises lors des manifestations organisées à cette occasion peuvent aussi être envoyées à l'adresse [media@imo.org](mailto:media@imo.org).

\*\*\*



## **ANNEXE**

### **THÈME DE LA JOURNÉE MONDIALE DE LA MER DE 2025**

### **NOTRE OCÉAN - NOTRE RESPONSABILITÉ - NOTRE CHANCE**

#### **Note d'information**

#### **INTRODUCTION**

L'océan est indispensable à la survie de l'humanité. Il produit en effet la moitié de l'oxygène de la planète et il est une source de nourriture, d'emplois et de loisirs pour une grande partie de la population mondiale, et contribue ainsi à la croissance économique. Plus de trois milliards de personnes dépendent des denrées alimentaires provenant de la mer comme source de protéines et de nutriments essentiels. Par ailleurs, l'océan régule le climat de la planète en absorbant le dioxyde de carbone et la chaleur et atténue ainsi les effets des changements climatiques. La protection de l'océan ne se résume pas à préserver l'environnement afin d'assurer la sauvegarde de son inestimable biodiversité, mais constitue un acte indispensable au bien-être et à la survie de l'humanité, ainsi qu'à la stabilité des écosystèmes de la planète.

En tant qu'élément essentiel aux transports et au commerce mondial, l'océan est indispensable à l'économie mondiale, puisque plus de 80 % des échanges commerciaux reposent sur l'acheminement des marchandises par voie maritime à travers le monde.

Il constitue aussi une source d'emplois pour des millions de personnes. En tant que principal usager de l'espace océanique, le secteur des transports maritimes joue naturellement un rôle central dans la gestion et la protection des ressources de l'océan, en collaboration étroite avec les autres usagers dans divers domaines, dont les pêches, le tourisme, la recherche et l'exploration des ressources marines.

Depuis l'adoption, en 2015, du Programme de développement durable à l'horizon 2030 de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et des objectifs de développement durable, en particulier l'Objectif de développement durable n° 14 relatif à la vie aquatique, les États Membres et la communauté mondiale ont pris un certain nombre de mesures concrètes en vue de renforcer plus avant la gestion de l'espace océanique et de ses ressources. Mais de façon plus générale, le thème est également lié à l'Objectif 13 (Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques), ainsi qu'à l'Objectif 9 (Industrie, innovation et infrastructure) et à l'Objectif 17 (Partenariats pour la réalisation des objectifs), entre autres.

Le thème retenu pour 2025 donne toute latitude au Secrétariat, aux États Membres et aux organisations observatrices pour mettre en lumière l'importance des travaux entrepris par l'OMI dans le cadre de l'action menée actuellement à l'échelle mondiale en faveur de la protection de l'océan contre les multiples menaces qui découlent des activités humaines. Il permettra également de mettre en exergue les liens étroits qui existent entre le secteur des transports maritimes et l'OMI, d'une part, et les autres parties prenantes et secteurs intéressés par le milieu marin, d'autre part, en insistant sur l'importance que revêtent la collaboration et la coordination pour garantir l'utilisation durable et sûre des ressources de l'océan.

#### **L'ONU ET L'OCÉAN**

L'ONU joue un rôle essentiel dans la protection des océans de la planète par l'intermédiaire de divers projets, traités et institutions spécialisées. Mesurant l'importance que revêtent les océans pour le bien-être des humains et la santé de la planète, puisqu'ils régulent le climat,

sont source de nourriture et alimentent la biodiversité, l'ONU a créé un cadre de gouvernance, de préservation et d'utilisation durable des océans. En encourageant la coopération internationale, en établissant des normes mondiales et en faisant progresser les sciences océaniques, l'ONU contribue à garantir que les océans continueront à prospérer pour les générations futures.

### **Convention des Nations Unies sur le droit de la mer**

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée en 1982, est le principal instrument dont dispose l'ONU pour réglementer les océans. Souvent qualifiée de "Constitution pour les océans", la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer établit le cadre juridique en matière d'utilisation et de conservation des mers et de leurs ressources. Elle établit des règles concernant les frontières maritimes (définition des eaux territoriales nationales, des zones économiques exclusives (ZEE) et de la haute mer, ce qui permet de déterminer la juridiction dont relèvent les ressources océaniques), la gestion des ressources (structure permettant d'utiliser durablement les ressources marines, notamment en ce qui concerne la pêche et l'exploitation minière des fonds marins), la protection du milieu marin (obligation pour les signataires de prendre des mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine tellurique ou causée par les navires et d'autres activités) et le règlement des différends (mécanismes de règlement des différends concernant les frontières maritimes, l'utilisation des ressources et les dommages causés à l'environnement). La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a joué un rôle essentiel dans la promotion de la coopération entre les nations aux fins de la gestion durable des ressources des océans et a contribué à atténuer les conflits liés aux revendications territoriales et aux droits de pêche.

La relation entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l'OMI est fondée sur la synergie et la complémentarité. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer établit le cadre juridique général de gouvernance des océans, qui couvre notamment la protection du milieu marin et la réglementation de la navigation. L'OMI, quant à elle, élabore les normes et règles techniques qui donnent effet aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en particulier dans des domaines tels que la sécurité maritime et la prévention et la maîtrise de la pollution des mers. Ensemble, ces deux entités garantissent que les activités maritimes sont menées de manière responsable, et durable et en toute sécurité, ce qui a un effet bénéfique sur l'environnement et sur le commerce mondial.

### **Objectif de développement durable n° 14 : Vie aquatique**

L'Objectif n° 14 porte sur la conservation et l'exploitation durable des océans, des mers et des ressources marines, et inclue des cibles visant à réduire la pollution des mers (prévenir et réduire nettement la pollution marine d'ici à 2025, en particulier celle résultant des activités terrestres, y compris les déchets plastiques et l'écoulement de nutriments), la gestion durable des pêches (élimination de la surpêche et de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée tout en promouvant les pratiques de pêche durables), la préservation des écosystèmes marins (préserver au moins 30 % des zones marines et côtières d'ici à 2030, et assurer ainsi la préservation de la biodiversité et des services écosystémiques) et la lutte contre l'acidification des océans (réduire au minimum les effets de l'acidification des océans, qui résulte de l'augmentation des niveaux de dioxyde de carbone et menace la vie marine). L'ONU surveille l'état de réalisation des objectifs et encourage les États Membres à mettre en œuvre des politiques alignées sur ces objectifs mondiaux.

---

## **Conférence des Nations Unies sur les océans de 2025 organisée à l'appui de l'Objectif n° 14**

En 2017, afin d'appuyer la mise en œuvre de l'Objectif de développement durable n° 14, l'ONU a tenu la première Conférence des Nations Unies sur l'océan, organisée conjointement par les Fidji et la Suède au Siège de l'ONU, à New York. La deuxième Conférence sur l'océan a été organisée conjointement par le Kenya et le Portugal, à Lisbonne (Portugal), en 2022. La troisième édition se tiendra en juin 2025 à Nice (France) et sera organisée conjointement par le Costa Rica et la France. Elle aura pour thème "Accélérer l'action et mobiliser tous les acteurs en faveur de la conservation et de l'exploitation durable des océans". L'OMI participera activement à la troisième Conférence des Nations unies sur les océans.

## **Décennie des Nations Unies pour les sciences océaniques au service du développement durable (2021-2030)**

L'ONU a déclaré la période 2021-2030 "Décennie pour les sciences océaniques au service du développement durable", une initiative placée sous la houlette de la COI/UNESCO. La Décennie vise à faire progresser les connaissances scientifiques, à améliorer la surveillance des océans et à encourager la coopération internationale afin de relever les défis auxquels font face les océans. Les principaux objectifs consistent notamment à cartographier l'intégralité du plancher océanique avant 2030, ce qui permettra d'obtenir des données essentielles aux fins de la planification et de la préservation du milieu marin, à faire mieux comprendre les écosystèmes océaniques à l'échelle mondiale et promouvoir les innovations en matière de conservation des ressources marines, et à appuyer l'Objectif n° 14, en mettant l'accent sur le renforcement des capacités scientifiques nécessaires à la réalisation des cibles de cet objectif.

L'OMI est actuellement membre du Conseil consultatif de la Décennie et donne dans ce cadre des conseils stratégiques à l'appui de la mise en œuvre de la Décennie.

## **Accord sur la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale**

En juin 2023, à l'issue de près de deux décennies de négociations, un nouvel instrument international régissant les océans intitulé "Accord se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale", juridiquement contraignant en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, a été adopté (A/CONF.232/2023/4). L'OMI a apporté une contribution pertinente tout au long des négociations au sujet du texte de l'Accord. En décembre 2024, l'Accord avait été signé par 105 pays, dont 15 l'avaient ratifié (60 pays doivent ratifier l'Accord pour qu'il entre en vigueur).

L'Accord comble une lacune importante dans la gouvernance des océans en abordant des questions telles que l'utilisation durable des ressources génétiques marines, les évaluations d'impact sur l'environnement et la création d'aires marines protégées (AMP) dans les eaux internationales (haute mer). L'OMI joue un rôle essentiel dans la gouvernance maritime mondiale, notamment en ce qui concerne la réglementation des activités liées à la navigation et la prévention de la pollution causée par les navires. Bien que le champ d'application de l'Accord et celui des travaux de l'OMI soient différents (l'Accord est axé sur la conservation et l'exploitation durable de la biodiversité marine dans les eaux internationales, alors que les travaux de l'OMI portent sur les normes de sécurité, de sûreté et d'environnement applicables aux navires), les efforts déployés dans ces deux cadres sont complémentaires et permettent de promouvoir la gestion durable des océans.

Grâce à ses conventions, directives et activités de coopération technique, l'OMI contribue à la réalisation des objectifs de l'Accord en veillant à ce que le secteur maritime respecte des normes strictes en matière d'environnement et appuie l'exploitation durable des ressources océaniques. La collaboration entre l'Accord et l'OMI est essentielle pour parvenir à un équilibre entre le développement économique du secteur maritime et la protection des écosystèmes marins fragiles en haute mer.

### **Assemblée des Nations Unies pour l'environnement - Traité mondial sur les plastiques**

En mars 2022, l'Assemblée des Nations Unies pour l'environnement a adopté une résolution intitulée "Mettre fin à la pollution plastique : vers un instrument international juridiquement contraignant" (résolution 5/14 de l'Assemblée pour l'environnement), dans laquelle elle décidait d'élaborer un instrument sur la pollution par les matières plastiques, notamment dans le milieu marin.

Les travaux menés par l'ONU au sujet d'un traité mondial sur le plastique sont une étape décisive de la lutte contre la pollution par les matières plastiques. En s'attaquant au problème par l'intermédiaire d'un accord exhaustif et juridiquement contraignant, l'instrument pourrait transformer la manière dont les plastiques sont produits, utilisés et gérés dans le monde entier. S'il aboutit, cet instrument pourrait conduire à d'importantes réductions des déchets plastiques et de leurs effets néfastes sur les écosystèmes marins, la faune et la flore et la santé humaine, ce qui favoriserait la réalisation des objectifs plus larges des Nations Unies en matière d'environnement et de développement durable.

Dans le cadre de son mandat plus large de protection du milieu marin, l'OMI s'emploie activement à lutter contre la pollution par les matières plastiques provenant du secteur maritime, en particulier des navires. Du fait de sa vaste expérience en matière de réglementation de la pollution causée par les navires, y compris les déchets plastiques, l'OMI joue un rôle essentiel dans les échanges sur la façon d'intégrer les sources maritimes dans les mesures plus larges prises à l'échelle mondiale afin de réduire la pollution par les matières plastiques.

L'OMI est également l'un des quatre membres permanents du Comité directeur du Partenariat mondial sur la pollution par les matières plastiques et les déchets marins (les autres membres étant le PNUE, la FAO et le GESAMP). Le Partenariat mondial sur la pollution par les matières plastiques et les déchets marins est un partenariat multipartite qui rassemble tous les acteurs qui s'emploient à prévenir et à réduire la pollution par les déchets marins et les matières plastiques.

### **Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)**

Le PNUE est l'une des principales institutions qui œuvrent en faveur de la protection des écosystèmes marins par l'intermédiaire de diverses initiatives. Il coordonne l'action menée à l'échelle internationale en vue de lutter contre la pollution des océans, la perte de biodiversité marine et les effets des changements climatiques sur le milieu marin. Les principales questions sur lesquelles portent les travaux du PNUE sont notamment le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, qui vise à réduire les sources de pollution telles que les plastiques, les produits chimiques et les eaux usées qui pénètrent dans les océans, l'appui à la création et à la gestion des aires marines protégées, qui servent de sanctuaires à la faune et à la flore marines et contribuent à la restauration des écosystèmes, et les initiatives mondiales en faveur de la protection des récifs coralliens, lesquels sont essentiels à la biodiversité marine et à la protection du littoral mais sont menacés par le réchauffement et l'acidification des océans.

### **Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO)**

La FAO joue un rôle central dans la gestion des pêches dans le monde et la promotion de pratiques de pêche durables. La surpêche constitue une menace importante pour les écosystèmes marins et la sécurité alimentaire, et la FAO mène une action essentielle en vue de limiter les conséquences de ces problèmes. Elle a notamment contribué à l'élaboration d'un Code de conduite pour une pêche responsable (qui établit les principes et les normes en matière d'exploitation viable des ressources halieutiques, y compris la protection des stocks de poissons et des habitats marins), la surveillance des stocks de poissons dans le monde (suivi de l'état des stocks de poissons dans le monde et dispense de conseils aux pays au sujet de la stratégie à mettre en œuvre pour éviter la surpêche) et la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, qui menace les populations de poissons et compromet la gestion durable de la pêche.

### **Commission océanographique intergouvernementale (COI)**

La COI est hébergée par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) et coordonne la recherche scientifique à l'échelle internationale et la surveillance des océans de la planète, notamment en dirigeant l'action menée en vue d'étudier les effets des changements climatiques sur les océans, tels que l'élévation du niveau des mers, le réchauffement des océans et l'acidification, en encourageant la coopération mondiale dans le domaine des sciences de la mer, afin de veiller à ce que les pays aient accès à des données essentielles pour la prise de décision et la gestion des océans, et en appuyant la mise au point de systèmes régionaux d'alerte rapide au tsunami, lesquels contribuent à protéger les populations côtières des catastrophes naturelles.

### **Cadre mondial de la biodiversité de Kunming-Montréal**

Le Cadre mondial de la biodiversité a été adopté à la quinzième réunion de la Conférence des Parties à la Convention (COP 15) sur la diversité biologique, en décembre 2022 (Décision 15/4). Il vise à faire cesser et à inverser le déclin de la nature et prévoit des cibles mondiales qu'il faut atteindre d'ici à 2030 et à des dates ultérieures afin de préserver la biodiversité et de l'utiliser durablement.

Ce cadre a de nombreuses conséquences pour le secteur maritime. Il encourage la protection, le rétablissement et l'utilisation durable des écosystèmes marins, en exigeant des secteurs des transports maritimes, de la pêche et de l'extraction des ressources marines qu'ils adoptent des pratiques qui réduisent au minimum leur impact sur la biodiversité des océans. S'il se conforme à ce cadre, le secteur maritime peut jouer un rôle clé dans l'arrêt et l'inversion de la perte de biodiversité dans le milieu marin, et contribuer ainsi à l'action menée au niveau mondial en vue de préserver la santé des océans pour les générations futures. Les cadres réglementaires de l'OMI, tels que les Annexes I à VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), y compris la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES et la création de zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA), et la Convention sur la gestion des eaux de ballast, sont des outils qui jouent un rôle essentiel dans la réalisation des cibles pertinentes du Cadre, y compris celles qui ont trait à des mesures propres à une zone, aux espèces envahissantes, à la pollution et aux changements climatiques. L'OMI collabore étroitement avec la Convention sur la diversité biologique et d'autres organismes internationaux pour veiller à ce que les activités maritimes ne menacent pas la biodiversité marine.

## **L'ORGANISATION ET L'OcéAN**

En sa qualité d'institution spécialisée des Nations Unies chargée de veiller à la sécurité et à la sûreté des transports maritimes internationaux et à la prévention de la pollution des mers et de l'atmosphère par les navires, l'OMI joue un rôle primordial dans l'action menée en vue de faire en sorte que les océans du monde restent propres, sûrs et durables. Les travaux que mènent l'OMI en vue de protéger les océans du monde entier englobent un large éventail de domaines, notamment la lutte contre la pollution des mers, la sécurité maritime et les transports maritimes durables, et l'action qu'elle mène contribue notablement à la préservation des écosystèmes marins à l'échelle mondiale.

Les travaux de l'Organisation en matière de prévention de la pollution du milieu marin sont, pour l'essentiel, dirigés par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC), l'organe technique de haut niveau de l'OMI chargé des questions liées à la pollution des mers. Un certain nombre de sous-comités de l'OMI appuient ses travaux, en particulier le Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (Sous-comité PPR).

L'OMI assure également le secrétariat de la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention de Londres) et de son Protocole de 1996 (Protocole de Londres) ; ces instruments établissent les règles mondiales visant à prévenir la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières. En vigueur depuis 1975, la Convention de Londres est l'une des premières conventions internationales établies en vue de protéger le milieu marin contre les activités humaines. Sont actuellement inscrites à l'ordre du jour des réunions des Parties contractantes à la Convention et au Protocole de Londres des questions telles que la géo-ingénierie marine, le captage et la séquestration du carbone, les déchets et microplastiques présents dans le milieu marin, l'évacuation en mer des résidus miniers et le dépôt des matériaux largués pendant le lancement des véhicules spatiaux, entre de nombreuses autres.

Le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP) est un groupe de spécialistes qui dispense depuis 1969 des conseils aux organismes des Nations Unies sur les aspects scientifiques de la protection du milieu marin. L'OMI représente le GESAMP (Secrétaire administratif) et accueille le bureau du GESAMP. Le GESAMP est actuellement parrainé par dix organismes des Nations Unies ayant des intérêts et des responsabilités dans le domaine du milieu marin. Il adopte une approche intersectorielle, interdisciplinaire et scientifique de l'élaboration de politiques internationales dans le domaine du milieu marin grâce à la coordination et à la coopération entre les organismes. Les groupes de travail du GESAMP qui sont actuellement actifs traitent de questions telles que l'évaluation des risques que présentent les substances nocives transportées par les navires du point de vue de l'environnement, l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast, les incidences de la géo-ingénierie marine sur le milieu marin, l'extraction de ressources minérales marines et l'intensité des émissions de GES sur le cycle de vie des combustibles marine.

### **Rôle de l'OMI dans la protection du milieu marin**

L'un des moyens notables par lesquels l'OMI contribue à la préservation des océans est le rôle de chef de file qu'elle assure dans l'établissement de normes mondiales visant à prévenir la pollution des mers par les navires. L'instrument le plus important de l'OMI à cet égard est MARPOL, qui traite des différentes formes de pollution causée par les navires, à savoir notamment la pollution par les hydrocarbures, par les produits chimiques, par les eaux usées et par les déchets, ainsi que la pollution de l'atmosphère. Cette convention est généralement considérée comme l'un des accords internationaux les plus complets et les plus efficaces en matière de protection du milieu marin.



Les Annexes I, II et III de MARPOL, qui traitent de la prévention de la pollution par les hydrocarbures, par les substances nocives et par les produits chimiques, ont établi pour la première fois des normes obligatoires relatives à la construction et à l'exploitation des navires, visant à réduire au minimum le risque de déversement d'hydrocarbures. Ces règles ont permis de réduire considérablement les rejets accidentels d'hydrocarbures dans l'océan, en particulier après l'entrée en vigueur des amendements en vertu desquels les navires-citernes doivent être munis d'une double coque. L'Annexe IV régit les rejets d'eaux usées en mer par les navires, et comprend des règles concernant le matériel et les systèmes des navires utilisés aux fins du contrôle du rejet des eaux usées et la mise à disposition d'installations de réception portuaires pour les eaux usées. L'Annexe V traite de l'élimination des ordures et interdit spécifiquement l'immersion d'objets en plastique en mer, ce qui rend compte de la détermination de l'OMI à apporter une réponse au problème de plus en plus important que constitue les déchets plastiques et microplastiques présents dans le milieu marin, lesquels font peser une grave menace sur la vie marine.

Ces dernières années, l'OMI s'est de plus en plus attachée à réduire les effets de la pollution de l'atmosphère par les navires, laquelle peut avoir des incidences négatives indirectes sur la santé des océans. L'adoption de la limite de la teneur en soufre, entrée en vigueur en 2020, sous forme d'une règle limitant la teneur en soufre des combustibles des navires à 0,5 %, a marqué une étape décisive dans l'action en faveur de la réduction des émissions d'oxyde de soufre, qui contribuent dans une large mesure à l'acidification des océans et à la pollution du littoral. Un contrôle plus rigoureux des émissions des navires permettra d'améliorer non seulement la qualité de l'air mais aussi la santé des écosystèmes marins, en particulier dans les zones côtières qui subissent les effets des activités de transport maritime. L'OMI a également mis en oeuvre des prescriptions contraignantes visant à réduire les émissions d'oxyde d'azote provenant des moteurs des navires, ainsi que des directives visant à réduire les émissions de carbone noir provenant des transports maritimes internationaux.

L'OMI a contribué pour beaucoup à l'élaboration de directives concernant l'utilisation sûre et durable des ressources marines. Par exemple, l'OMI a appuyé l'élaboration du Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable, et a travaillé en partenariat avec la FAO pour promouvoir des pratiques de pêche durables. Cette initiative contribue à prévenir la surpêche et à protéger les écosystèmes marins contre le risque d'appauvrissement.

L'OMI influence, grâce à ses conventions, ses normes et ses efforts de collaboration, les stratégies et les pratiques du secteur maritime et, ainsi, elle contribue à façonner une gouvernance durable des océans et à garantir des transports maritimes sûrs, sans danger et respectueux de l'environnement dans le monde entier. On trouvera dans les paragraphes qui suivent une explication plus détaillée des domaines d'activité de l'OMI les plus importants.

### **Lutte contre les changements climatiques**

L'OMI s'emploie activement à atténuer les effets des changements climatiques sur les océans de la planète. Les transports maritimes sont responsables d'environ 3 % des émissions mondiales de GES et, si aucune mesure n'est prise, ce pourcentage pourrait augmenter à mesure que le commerce mondial croît. Consciente de cette situation, l'OMI a adopté sa Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES, qui fixe des objectifs ambitieux aux fins de la réduction des émissions du secteur, notamment celui de parvenir à réduire à zéro les émissions nettes avant ou vers 2050 (c'est-à-dire aux alentours de cette date).

Les travaux de l'OMI sur la promotion du rendement énergétique dans le secteur des transports maritimes ont été un élément central de l'action en faveur de la décarbonisation. En vertu des règles relatives à l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI), adoptées en 2011, les navires neufs doivent répondre à des normes de rendement énergétique de plus

en plus strictes. À cela s'ajoutent le Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP), à caractère obligatoire, l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) et l'indicateur d'intensité carbone (CII), lesquels favorisent conjointement l'amélioration continue du rendement énergétique opérationnel de la flotte existante et la modernisation des navires plus anciens de sorte à en réduire la consommation de combustible. Ces initiatives ont servi de catalyseur aux innovations dans le domaine des techniques permettant d'améliorer la performance écologique des transports maritimes, telles que la propulsion éolienne, l'utilisation par les navires de GNL comme combustible et l'utilisation de combustibles marine de substitution à faible teneur ou teneur nulle en carbone, qui joueront toutes un rôle crucial dans la réduction de l'empreinte carbone du secteur maritime.

Grâce à son approche tournée vers l'avenir, l'OMI joue un rôle de premier plan dans l'action menée à l'échelle mondiale en vue de lutter contre les changements climatiques et de garantir la viabilité des océans sur le long terme.

### **Lutte contre les espèces envahissantes**

Un autre aspect des travaux de l'OMI qui joue un rôle essentiel dans la protection des océans est la prévention de la propagation des espèces envahissantes au moyen de la gestion des eaux de ballast et de l'encrassement biologique. Les eaux de ballast sont prises à bord des navires afin d'en assurer la stabilité pendant le voyage et elles sont souvent déversées à différents endroits, ce qui peut avoir pour conséquence d'introduire des organismes aquatiques nuisibles dans de nouveaux écosystèmes. L'encrassement biologique, soit l'accumulation indésirable de divers organismes aquatiques sur les coques des navires, est également considéré comme l'un des principaux vecteurs d'invasion biologique. Ces espèces envahissantes peuvent avoir des effets dévastateurs sur la biodiversité marine, car elles supplantent les espèces autochtones et modifient l'équilibre des écosystèmes, et les dommages causés à l'environnement sont souvent irréversibles. L'encrassement biologique a en outre d'importantes incidences économiques sur les secteurs qui dépendent des milieux littoraux et marins, tels que le tourisme, l'aquaculture et la pêche, et cause des dommages coûteux aux infrastructures côtières.

Pour résoudre ces problèmes, l'OMI a adopté la Convention BWM, qui est entrée en vigueur en 2017. En vertu de la Convention, les navires sont tenus de gérer les eaux de ballast selon une norme donnée et il leur est interdit de rejeter des eaux de ballast qui ne sont pas gérées en conséquence. Il s'agit d'une avancée majeure dans la prévention de la propagation des organismes nuisibles et la protection de la biodiversité marine, en particulier dans les eaux côtières et fermées, où les écosystèmes sont souvent plus vulnérables. En outre, l'OMI a élaboré les Directives sur l'encrassement biologique, initialement adoptées en 2011, puis révisées en 2023, lesquelles représentent une étape décisive dans l'action visant à réduire encore davantage le transfert d'espèces aquatiques envahissantes par les navires en établissant une démarche cohérente à l'échelle mondiale aux fins de la gestion de l'encrassement biologique.

### **Lutte contre la pollution par les matières plastiques**

Les règles de l'Annexe V de MARPOL et de la Convention et du Protocole de Londres interdisent respectivement le rejet et l'immersion de matières plastiques par les navires. Afin de poursuivre la lutte contre la pollution du milieu marin par les matières plastiques, le MEPC a adopté le Plan d'action visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires, ainsi qu'une stratégie correspondante visant à empêcher que des déchets plastiques rejetés en mer ne se retrouvent dans les mers et les océans du globe par l'intermédiaire des activités menées par les navires.

Depuis l'adoption du plan d'action, des éléments nouveaux sont intervenus, à savoir principalement l'adoption d'amendements pertinents à l'Annexe V de MARPOL, l'ajout dans le nouveau Code STCW-F de dispositions pertinentes en matière de formation portant sur la sensibilisation des pêcheurs à l'environnement, l'élaboration de nouvelles prescriptions dans le cadre de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et de MARPOL concernant le signalement des conteneurs perdus ou à la dérive, les travaux en cours visant à améliorer la notification des engins de pêche perdus, en coopération avec la FAO, l'approbation des Recommandations pour le transport de pellets de plastique par mer dans des conteneurs afin de prévenir les déversements de pellets de plastique provenant des navires, ainsi que des Directives sur les bonnes pratiques à suivre en matière de nettoyage en cas de déversement de pellets de plastique par les navires, et la mise en œuvre du Projet de partenariats GloLitter de l'OMI pour aider les pays en développement à prévenir et à réduire les déchets présents dans le milieu marin, en particulier les matières plastiques, dans les secteurs des transports maritimes et de la pêche.

L'OMI est déterminée à poursuivre les travaux sur la réduction de la pollution par les matières plastiques, en étroite collaboration avec ses partenaires, notamment la FAO, le GESAMP, le PNUE et le Partenariat mondial sur les déchets marins.

### **Réduction du bruit sous-marin**

Le bruit continu à bord des navires peut non seulement avoir des effets nuisibles sur la santé humaine mais, selon les études menées, il peut aussi, lorsqu'il s'agit de bruit rayonné sous l'eau par les navires de commerce, avoir des conséquences négatives à court et à long termes sur la vie marine, en particulier sur les mammifères marins. Lorsque la question du bruit sous-marin et de ses effets sur les mammifères marins a été soulevée pour la première fois à l'OMI, en 2004, il a été noté que le bruit anthropique continu produit dans l'océan était principalement imputable aux transports maritimes. Sachant que les navires traversent régulièrement les frontières internationales, il va de soi que la gestion de ce bruit doit faire l'objet d'une action coordonnée au niveau international.

Comme suite à l'approbation des Directives révisées visant à réduire le bruit rayonné sous l'eau par les navires pour atténuer ses incidences néfastes sur la vie marine par le MEPC, en 2023, les travaux visant à faciliter leur mise en œuvre sont en cours, compte tenu également des éventuelles retombées positives et des corrélations qui pourraient exister entre la réduction du bruit rayonné sous l'eau et le rendement énergétique. Le Projet de partenariat GloNoise de l'OMI, lancé en 2023, vise à renforcer la capacité des pays en développement à mettre en œuvre les Directives afin de lutter contre les incidences néfastes du bruit sur la vie marine.

### **Désignation d'aires spécialement protégées**

En vertu de MARPOL, certaines zones maritimes peuvent être désignées comme des zones spéciales, afin de protéger les milieux marins particulièrement sensibles ou vulnérables contre la pollution due aux activités du secteur des transports maritimes. Ces zones sont désignées comme devant faire l'objet de mesures de protection renforcées du fait qu'elles revêtent une très grande importance du point de vue écologique, socio-économique ou scientifique et qu'elles sont particulièrement menacées par les rejets d'hydrocarbures, d'eaux usées, d'ordures et d'autres polluants résultant de l'exploitation des navires. Des normes et des contrôles plus stricts sont imposés aux navires qui sont exploités dans les limites de ces zones. En encourageant la désignation de zones spéciales, l'OMI contribue à protéger les milieux marins vulnérables contre les effets négatifs des transports maritimes, notamment la destruction des habitats, la pollution sonore et les collisions entre navires et mammifères marins.

En outre, en vertu de MARPOL, certaines zones peuvent être désignées en tant que zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA). Contrairement aux zones spéciales, dont l'objet est principalement de prévenir la pollution, les PSSA prennent en compte un éventail plus large de dommages pouvant être causés par les transports maritimes, y compris le risque de dommages physiques causés par les échouements et les opérations de mouillage, ainsi que d'autres effets de l'exploitation des navires. Pour être désignée en tant que PSSA, une zone doit revêtir de l'importance sur le plan écologique, avoir une valeur socio-économique ou culturelle, ou revêtir de l'importance sur le plan scientifique ou éducatif. Si une zone est désignée en tant que PSSA, les membres de l'OMI peuvent proposer des mesures de protection, qui peuvent inclure des mesures d'organisation du trafic, des systèmes obligatoires de comptes rendus pour les navires traversant la zone et des zones à éviter. La désignation de PSSA a pour objet de réduire au minimum les dommages causés par les transports maritimes, afin de préserver la biodiversité, d'appuyer la mise en place d'activités économiques durables et de protéger des écosystèmes précieux contre des dommages irréversibles.

### **Renforcer la sécurité maritime pour protéger les ressources marines**

Outre la prévention de la pollution, l'OMI joue un rôle primordial dans le renforcement de la sécurité maritime, qui a une incidence directe sur la protection des océans de la planète. La Convention SOLAS, l'une des conventions les plus anciennes et les plus importantes de l'OMI, établit des normes minimales de sécurité relatives à la construction, à l'armement et à l'exploitation des navires. En prévenant les accidents de navires et en améliorant les capacités d'intervention en cas d'urgence, la Convention SOLAS contribue à réduire le risque que se produisent des incidents susceptibles d'entraîner des catastrophes environnementales, telles que des déversements d'hydrocarbures ou des rejets de cargaisons dangereuses.

L'OMI élabore également des directives concernant l'exploitation des navires et la formation des équipages et d'autres instruments qui renforcent la sécurité de la navigation maritime, ce qui permet de protéger les vies humaines et les écosystèmes marins.

### **Conclusion**

L'action menée par l'OMI en vue de protéger les océans de la planète prend de multiples formes et a une large portée. En établissant des règles relatives à la lutte contre la pollution, à l'atténuation des changements climatiques, à la gestion des espèces envahissantes et à la sécurité maritime, l'Organisation contribue notablement à la préservation des écosystèmes marins et à la promotion de l'utilisation durable des océans. Sachant que les enjeux mondiaux, tels que la pollution des mers, les changements climatiques et la perte de biodiversité, ne cessent de prendre de l'ampleur, les travaux de l'OMI demeurent plus importants que jamais. L'engagement de l'Organisation en faveur de l'innovation, de la coopération et du développement durable garantit que les océans du monde continueront de subvenir aux besoins de l'humanité et des innombrables espèces qui en dépendent. Les réalisations de l'OMI mettent en exergue combien la collaboration internationale peut contribuer à lutter contre les problèmes environnementaux les plus urgents de notre époque.