



ASSEMBLÉE
24ème session
Point 11 de l'ordre du jour

A 24/Res.982
6 février 2006
Original: ANGLAIS

Résolution A.982(24)

**adoptée le 1er décembre 2005
(point 11 de l'ordre du jour)**

**DIRECTIVES RÉVISÉES POUR L'IDENTIFICATION ET LA DÉSIGNATION DES
ZONES MARITIMES PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES**

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT l'article 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime, à la prévention et la maîtrise de la pollution des mers par les navires et à d'autres questions concernant les effets des transports maritimes sur le milieu marin,

RAPPELANT ÉGALEMENT la résolution A.720(17), par laquelle elle avait adopté les Directives pour la désignation de zones spéciales et l'identification des zones maritimes particulièrement vulnérables et avait prié le Comité de la protection du milieu marin et le Comité de la sécurité maritime de maintenir ces directives à l'étude,

RAPPELANT EN OUTRE la résolution A.885(21), par laquelle elle avait adopté les "Procédures pour l'identification des zones maritimes particulièrement vulnérables et l'adoption de mesures de protection associées" et les "Amendements aux Directives données dans la résolution A.720(17)" et par laquelle elle avait également prié le Comité de la protection du milieu marin et le Comité de la sécurité maritime de maintenir ces procédures et directives à l'étude,

NOTANT la résolution A.927(22), par laquelle elle avait adopté a) les nouvelles "Directives pour la désignation de zones spéciales en vertu de MARPOL 73/78", qui figuraient à l'annexe 1 de cette résolution et qui remplaçaient le chapitre 2 de l'annexe à la résolution A.720(17), et b) les nouvelles "Directives pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables", qui figuraient à l'annexe 2 de cette résolution et qui remplaçaient le chapitre 3 de l'annexe aux résolutions A.720(17) et A.885(21), et par laquelle de plus elle annulait les résolutions A.720(17) et A.885(21) et priait le Comité de la protection du milieu marin et le Comité de la sécurité maritime de maintenir ces nouvelles directives à l'étude,

RÉAFFIRMANT que ces directives doivent être appliquées conformément au droit international,

Par souci d'économie le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions et de s'abstenir d'en demander d'autres.

RECONNAISSANT la nécessité de clarifier et, le cas échéant, de renforcer certains aspects et certaines des procédures à suivre pour identifier puis désigner des zones maritimes particulièrement vulnérables et adopter des mesures de protection associées, par le biais d'amendements aux Directives pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables,

AYANT EXAMINÉ les recommandations faites par le Comité de la protection du milieu marin à sa cinquante-troisième session,

1. ADOPTE les Directives révisées pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables, dont le texte figure en annexe à la présente résolution et qui remplacent les Directives énoncées à l'annexe 2 de la résolution A.927(22);
2. PRIE à la fois le Comité de la protection du milieu marin et le Comité de la sécurité maritime de maintenir ces directives révisées à l'étude; et
3. ANNULE l'annexe 2 de la résolution A.927(22).

ANNEXE

DIRECTIVES RÉVISÉES POUR L'IDENTIFICATION ET LA DÉSIGNATION DES ZONES MARITIMES PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES

1 INTRODUCTION

1.1 Le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI) a entrepris l'étude de la question des zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA) pour donner suite à une résolution de la Conférence internationale de 1978 sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution. Les délibérations qui ont eu lieu entre 1986 et 1991 au sujet de la notion de zone maritime particulièrement vulnérable ont abouti à l'adoption, en 1991, par la résolution A.720(17) de l'Assemblée, des Directives pour la désignation de zones spéciales et l'identification des zones maritimes particulièrement vulnérables. Pour faire en sorte que les principes énoncés dans les Directives soient mieux compris, l'Assemblée a adopté les résolutions A.885(21) et A.927(22). Le présent document vise à clarifier et, le cas échéant, à renforcer certains aspects et certaines des procédures à suivre pour identifier et désigner des zones maritimes particulièrement vulnérables et pour adoption des mesures de protection associées. Il énonce les Directives révisées pour identifier et désigner des zones maritimes particulièrement vulnérables (les Directives ou Directives sur les PSSA).

1.2 Une 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. Au moment de la désignation d'une PSSA, une mesure de protection associée¹ 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. Des renseignements sur chacune des PSSA qui ont été désignées par l'OMI sont disponibles sur le site [www.imo.org].

1.3 De nombreux instruments internationaux et régionaux encouragent à protéger les zones importantes du point de vue de la conservation de la diversité biologique ainsi que d'autres zones dont l'importance est reconnue sur les plans écologique, culturel, historique/archéologique, socio-économique ou scientifique. Les Parties à ces instruments sont priées de protéger aussi ces zones vulnérables contre les dommages ou la dégradation, y compris ceux qui peuvent résulter des activités des transports maritimes.

1.4 Les présentes Directives ont pour objet :

- .1 de donner des indications aux Gouvernements Membres de l'OMI sur la manière de formuler et de soumettre des demandes de désignation de PSSA;
- .2 de garantir qu'au cours de ce processus, tous les intérêts, à savoir ceux de l'État côtier, de l'État du pavillon, de l'environnement et des transports maritimes, seront soigneusement examinés à la lumière des renseignements scientifiques, techniques, économiques et environnementaux pertinents fournis au sujet de la

¹ L'expression "mesure de protection associée" ou le terme "mesure" sont utilisés au singulier ou au pluriel dans les présentes Directives. Il est important de reconnaître qu'il est possible de remédier à la vulnérabilité constatée par une mesure de protection associée ou par plus d'une mesure de protection associée et que l'utilisation du singulier ou du pluriel ne doit donc pas être considérée comme une indication du contraire.

zone exposée à des risques de dommages résultant d'activités des transports maritimes internationaux et des mesures de protection associées visant à prévenir, réduire ou éliminer ces risques; et

- .3 d'établir une méthode qui permette à l'OMI d'évaluer de telles demandes de désignation de PSSA.

1.5 Lors de l'identification et de la désignation d'une PSSA et de l'adoption de mesures de protection associées, trois éléments à part entière doivent être considérés : les qualités particulières de la zone proposée, la vulnérabilité de cette zone aux dommages causés par les activités maritimes internationales et la disponibilité de mesures de protection associées du ressort de l'OMI pour prévenir, réduire ou éliminer les risques dus à ces activités des transports maritimes.

2 LES ACTIVITÉS DES TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX ET LE MILIEU MARIN

2.1 Les activités des transports maritimes peuvent présenter des risques écologiques pour le milieu marin en général et donc, à plus forte raison, pour les zones vulnérables du point de vue environnemental et/ou écologique. Les risques écologiques liés aux transports maritimes sont notamment :

- .1 la pollution liée à l'exploitation;
- .2 la pollution accidentelle ou intentionnelle; et
- .3 les dommages matériels causés aux habitats ou organismes marins.

2.2 Des préjudices et des dommages peuvent être causés au milieu marin et aux ressources vivantes de la mer par les activités des transports maritimes. Avec l'essor du commerce mondial, les activités des transports maritimes augmentent également, créant ainsi un potentiel plus important d'effets préjudiciables et de dommages. Dans le cadre de leur exploitation normale, comme en cas d'accident et d'actes délibérés de pollution, les navires peuvent rejeter une grande variété de substances, soit directement dans le milieu marin, soit indirectement par l'intermédiaire de l'atmosphère. Ces rejets comprennent des mélanges d'eau et d'hydrocarbures, des substances liquides nocives, des eaux usées, des ordures, des substances solides nocives, des systèmes antisalissure, des organismes aquatiques nuisibles et des agents pathogènes et même le bruit. Par ailleurs, les navires peuvent nuire aux organismes marins et à leurs habitats en leur portant atteinte physiquement. Ces atteintes peuvent comprendre l'asphyxie des habitats, la contamination par des systèmes antisalissure ou autres substances à la suite d'échouements et les heurts de mammifères marins par des navires.

3 PROCÉDURE DE DÉSIGNATION DES ZONES MARITIMES PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES

3.1 L'OMI est le seul organisme international qui soit habilité à établir des zones maritimes particulièrement vulnérables et à adopter des mesures de protection associées. Seul un Gouvernement Membre peut présenter à l'OMI une demande de désignation de PSSA et d'adoption de mesures de protection associées, ou de modification de ces mesures. Lorsque deux gouvernements ou plus s'intéressent en commun à une zone particulière, ils devraient

formuler une proposition coordonnée². Cette proposition devrait contenir des mesures et des procédures intégrées de coopération entre les juridictions des Gouvernements Membres initiateurs.

3.2 Les Gouvernements Membres souhaitant faire désigner une PSSA par l'OMI devraient soumettre une demande à cet effet au MEPC sur la base des critères énoncés à la section 4, fournir des renseignements sur la vulnérabilité de cette zone aux dommages dus aux activités des transports maritimes internationaux, comme il est requis à la section 5, et inclure les mesures de protection associées, telles qu'indiquées à la section 6, qu'ils proposent en vue de prévenir, réduire ou éliminer la vulnérabilité constatée. Les demandes devraient être présentées conformément aux procédures décrites à la section 7 et aux règles que l'OMI a adoptées pour la soumission de documents.

3.3 Si, lors de l'élaboration de sa demande de désignation de PSSA, un Gouvernement Membre a besoin d'une assistance technique, il est prié d'en faire la demande à l'OMI.

4 CRITÈRES ÉCOLOGIQUES, SOCIO-ÉCONOMIQUES ET SCIENTIFIQUES POUR L'IDENTIFICATION D'UNE ZONE MARITIME PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLE

4.1 Les critères ci-après s'appliquent à l'identification de PSSA mais concernent uniquement l'adoption des mesures destinées à protéger ces zones contre les dommages ou la menace identifiée de dommages dus aux activités des transports maritimes internationaux.

4.2 Ces critères ne sont donc pas applicables lorsqu'il s'agit de déterminer si les zones en question devraient être protégées contre les opérations d'immersion, puisque cette question est implicitement visée par la Convention de Londres de 1972 (Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets) et par le Protocole de 1996 y relatif.

4.3 Les critères concernent les PSSA situées à l'intérieur et au-delà des limites de la mer territoriale. L'OMI peut les utiliser pour désigner des PSSA situées hors des eaux territoriales en vue d'adopter des mesures de protection internationales contre la pollution et les autres dommages causés par les navires. Les Administrations nationales peuvent aussi les utiliser pour identifier les zones situées à l'intérieur de leurs eaux territoriales qui peuvent avoir certaines caractéristiques prévues par les critères et être vulnérables aux dommages causés par les activités des transports maritimes.

4.4 Afin de pouvoir être identifiée comme zone maritime particulièrement vulnérable, une zone devrait satisfaire au moins à l'un des critères énumérés ci-après et il faudrait fournir des renseignements et des pièces justificatives qui démontrent que l'un des critères au moins s'applique à l'ensemble de la zone proposée, encore que différents critères puissent s'appliquer dans certaines parties de celle-ci. Les critères en question peuvent être classés dans trois catégories : critères écologiques, critères socio-économiques et culturels, critères scientifiques et éducatifs.

² Il est clair que les Directives reconnaissent qu'une demande de désignation de PSSA peut être soumise par un ou plusieurs gouvernements. Toutefois, pour faciliter la rédaction, le terme "gouvernement" sera utilisé tout au long du texte et il convient de reconnaître que ce terme s'applique également aux demandes émanant de plus d'un gouvernement.

Critères écologiques

- 4.4.1 Unicité ou rareté – Une zone ou un écosystème est unique lorsqu'il ou elle est absolument "unique en son genre"; on peut citer l'exemple des habitats d'espèces rares, menacées ou en voie de disparition qui ne se trouvent que dans une zone déterminée. Une zone ou un écosystème est rare lorsqu'il ou elle n'apparaît que dans quelques emplacements ou que ses variétés ont été considérablement appauvries. Un écosystème peut s'étendre au-delà des frontières nationales et avoir une importance régionale ou internationale. Les zones d'alevinage et certaines zones de nutrition, de reproduction ou de frai peuvent également être des zones rares ou uniques.
- 4.4.2 Habitat très important – Une zone maritime qui peut être essentielle à la survie, à la fonction ou à la régénération de peuplements de poissons ou d'espèces marines rares ou en voie de disparition, ou à la préservation de grands écosystèmes marins.
- 4.4.3 Dépendance – Une zone dans laquelle les processus écologiques dépendent dans une très large mesure de systèmes biologiquement structurés (par exemple récifs coralliens, varechs, mangroves, herbiers). Ces écosystèmes présentent fréquemment une très grande diversité, qui dépend des organismes constituant leur structure. Ce phénomène de dépendance s'étend également aux routes migratoires des poissons, des reptiles, des oiseaux, des mammifères et des invertébrés.
- 4.4.4 Caractère représentatif - Une zone qui constitue un exemple exceptionnel et typique de la spécificité de la biodiversité, des écosystèmes, des processus écologiques ou physiographiques, ou de types de communauté ou d'habitat ou d'autres caractéristiques naturelles.
- 4.4.5 Diversité – Une zone possédant une variété d'espèces ou une diversité génétique uniques ou comprenant des écosystèmes, habitats et communautés extrêmement variés.
- 4.4.6 Productivité – Une zone qui présente un taux de production biologique naturelle particulièrement élevé. Cette productivité est le résultat net de processus biologiques et physiques qui entraînent une augmentation de la biomasse dans les zones, telles que les fronts océaniques, les zones de remontées d'eau profonde et certains tourbillons.
- 4.4.7 Zones de frai et de reproduction – Une zone qui peut être une zone de frai, de reproduction ou d'alevinage très importante pour les espèces marines qui passent le reste de leur cycle de vie ailleurs, ou qui est reconnue comme route migratoire de poissons, de reptiles, d'oiseaux, de mammifères ou d'invertébrés.
- 4.4.8 Caractère naturel – Une zone qui a connu une relative absence de perturbations et de dégradations causées par l'homme.
- 4.4.9 Intégrité – Une zone qui constitue une unité biologiquement fonctionnelle, autrement dit une entité écologique autonome viable.
- 4.4.10 Fragilité – Une zone qui est extrêmement vulnérable aux dégradations causées par des phénomènes naturels ou des activités humaines. Les communautés biotiques des habitats côtiers peuvent avoir une faible tolérance aux modifications des conditions écologiques ou elles peuvent être proches de leur seuil de tolérance (par exemple la température, la salinité, la turbidité ou la profondeur de l'eau). De telles communautés peuvent subir des contraintes naturelles, telles que des tempêtes ou d'autres conditions naturelles (par

exemple des courants de circulation), qui entraînent une concentration de substances nuisibles dans l'eau ou dans les sédiments, de faibles taux de dispersion et/ou une raréfaction de l'oxygène. Des contraintes supplémentaires peuvent être dues à des activités humaines, telles que la pollution et la modification de la salinité. Ainsi, une zone déjà soumise à des contraintes dues à des facteurs naturels et/ou humains peut nécessiter une protection spéciale contre des contraintes supplémentaires, notamment celles qui résultent des activités des transports maritimes internationaux.

- 4.4.11 Importance biogéographique – Zone qui présente de rares qualités biogéographiques, qui est représentative d'un "type" ou de types biogéographiques ou qui présente des caractéristiques biologiques, chimiques, physiques ou géologiques uniques ou inhabituelles.

Critères socio-économiques et culturels

- 4.4.12 Dépendance sociale ou économique – Une zone où la qualité de l'environnement et l'utilisation de ressources marines vivantes revêtent une importance sociale ou économique particulière, notamment pour la pêche, les loisirs, le tourisme et les moyens de subsistance des personnes qui comptent sur un accès à cette zone.

- 4.4.13 Dépendance de l'homme – Une zone qui joue un rôle particulièrement important pour assurer les moyens traditionnels de subsistance, les activités de production alimentaire ou la protection des ressources culturelles des populations locales.

- 4.4.14 Patrimoine culturel – Une zone qui joue un rôle particulièrement important en raison de la présence de sites historiques et archéologiques de valeur.

Critères scientifiques et éducatifs

- 4.4.15 Recherche – Une zone qui est d'un grand intérêt du point de vue scientifique.

- 4.4.16 Référence pour études de surveillance – Une zone qui offre des données de référence appropriées sur le biote ou les caractéristiques écologiques parce qu'elle n'a subi aucune perturbation importante ou se trouve depuis une longue période dans un état tel qu'il est considéré naturel ou quasi-naturel.

- 4.4.17 Éducation – Une zone qui offre une possibilité unique de mise en évidence de phénomènes naturels particuliers.

4.5 Dans certains cas, une PSSA peut être identifiée à l'intérieur d'une zone spéciale et inversement. Il y a lieu de noter que les critères applicables à l'identification des PSSA et les critères applicables à la désignation de zones spéciales ne s'excluent pas mutuellement.

5 VULNÉRABILITÉ AUX ATTEINTES DUES AUX TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX

5.1 Les qualités reconnues de la zone devraient non seulement correspondre au moins à l'un des critères énumérés au paragraphe 4.4 mais être, en plus, menacées par les activités des transports maritimes internationaux. Dans ce contexte, il y a lieu de tenir compte des facteurs suivants :

Caractéristiques du trafic maritime

- 5.1.1 Facteurs opérationnels – Types d'activités maritimes (par exemple navires de pêche de petites dimensions, petits bateaux de plaisance, plates-formes pétrolières et gazières) menées dans la zone proposée qui risquent par leur présence de réduire la sécurité de la navigation.
- 5.1.2 Types de navires – Types de navires qui empruntent des routes traversant la zone ou des routes adjacentes (par exemple navires à grande vitesse, navires-citernes de grandes dimensions ou vraquiers ayant une faible profondeur d'eau sous quille).
- 5.1.3 Caractéristiques du trafic – Le volume ou la concentration du trafic, l'interaction des navires, la distance des activités au large ou les autres dangers pour la navigation qui sont susceptibles d'augmenter les risques d'abordage ou d'échouement.
- 5.1.4 Substances nuisibles transportées – Type et quantité de substances transportées à bord, qu'il s'agisse de cargaisons, de combustibles ou de provisions de bord, qui, rejetées en mer, seraient nuisibles.

Facteurs naturels

- 5.1.5 Hydrographiques – Profondeur des eaux, topographie des fonds et du littoral, absence de mouillage sûr à proximité et autres facteurs appelant une navigation plus prudente.
- 5.1.6 Météorologiques – Conditions météorologiques existantes, force et direction des vents, visibilité et autres facteurs qui augmentent les risques d'abordage et d'échouement et donc le risque de porter atteinte à la zone maritime en cas de rejets.
- 5.1.7 Océanographiques – Courants de marée, courants océaniques, glaces et autres facteurs qui augmentent les risques d'abordage et d'échouement et donc le risque de porter atteinte à la zone maritime en cas de rejets.

5.2 Lorsqu'il est proposé de désigner une zone comme PSSA et que l'on examine les mesures de protection associées visant à prévenir, réduire ou éliminer la vulnérabilité qui a été constatée, les autres renseignements qui pourraient être utiles comprennent ce qui suit :

- .1 toute preuve que les activités des transports maritimes internationaux causent ou peuvent causer des dommages affectant les qualités de la zone proposée, accompagnée de précisions sur l'importance ou le risque de dommages potentiels, le degré du danger qui pourrait être à l'origine des dommages et une indication du caractère raisonnablement prévisible de tels dommages, ainsi qu'une indication du caractère récurrent ou cumulatif de ces dommages;

- .2 le cas échéant, une récapitulation des échouements, abordages ou déversements survenus par le passé dans la zone et les conséquences de ces événements;
- .3 toute atteinte risquant d'être causée à l'environnement à l'extérieur de la PSSA proposée par suite de la modification des activités de transports maritimes résultant de la désignation de cette PSSA;
- .4 les contraintes dues à d'autres facteurs environnementaux; et
- .5 les mesures qui peuvent déjà avoir été prises, de même que leurs effets positifs, réels ou escomptés.

6 MESURES DE PROTECTION ASSOCIÉES

6.1 Dans le contexte des présentes Directives, les mesures de protection associées envisagées pour les PSSA sont limitées aux mesures qui doivent être ou ont été approuvées ou adoptées par l'OMI et comprennent les options suivantes :

- 6.1.1 désignation d'une zone comme zone spéciale en vertu des Annexes I, II ou V de MARPOL 73/78 ou comme zone de contrôle des émissions de SO_x en vertu de l'Annexe VI de MARPOL 73/78, ou application de restrictions spéciales en matière de rejets aux navires exploités dans une PSSA. Les procédures et les critères relatifs à la désignation de zones spéciales sont énoncés dans les Directives pour la désignation de zones spéciales qui font l'objet de l'annexe 1 de la résolution A.927(22) de l'Assemblée. Les critères et les procédures relatifs à la désignation des zones de contrôle des émissions de SO_x sont énoncés à l'appendice 3 de l'Annexe VI de MARPOL 73/78;
- 6.1.2 adoption de mesures d'organisation du trafic et de systèmes de comptes rendus à proximité ou à l'intérieur de la zone en vertu de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et conformément aux Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime et aux Directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires. Une PSSA peut, par exemple, être désignée comme zone à éviter ou être protégée par d'autres mesures d'organisation du trafic maritime ou systèmes de comptes rendus; et
- 6.1.3 mise en place et adoption 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.

6.2 Il conviendrait également d'examiner la possibilité d'inscrire la zone sur la Liste du patrimoine mondial, de la déclarer réserve de la biosphère ou de l'inscrire sur une liste des zones d'une importance internationale, régionale ou nationale ou d'examiner si elle fait déjà l'objet de mesures ou d'accords de conservation internationaux, régionaux ou nationaux de ce type.

6.3 Dans certains cas, une PSSA proposée peut comprendre, à l'intérieur de ses limites, une zone tampon, c'est-à-dire une zone située à la périphérie de la zone centrale que l'on cherche à protéger contre les risques présentés par les activités des transports maritimes. Toutefois, il faudrait justifier la nécessité d'une telle zone tampon en indiquant la mesure dans laquelle celle-ci contribuerait directement à protéger de manière adéquate la zone centrale.

7 PROCÉDURE POUR LA DÉSIGNATION DES ZONES MARITIMES PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES ET POUR L'ADOPTION DES MESURES DE PROTECTION ASSOCIÉES

7.1 La demande de désignation d'une PSSA devrait comprendre la proposition de mesure de protection associée que le Gouvernement Membre initiateur a l'intention de soumettre à l'organe compétent de l'OMI. Si cette mesure n'est pas déjà prévue par un instrument de l'OMI, la proposition devrait indiquer les dispositions que le Gouvernement Membre initiateur a prises ou prendra pour que cette mesure soit approuvée ou adoptée par l'OMI avec un fondement juridique identifié (voir le paragraphe 7.5.2.3)

7.2 Autrement, si aucune nouvelle mesure de protection associée n'est proposée parce que des mesures prévues par l'OMI ont déjà été associées à la zone en vue de la protéger, la demande devrait identifier la menace de dommages ou les dommages causés dans cette zone par les activités liées aux transports maritimes internationaux et devrait contenir des indications sur la façon dont la zone est déjà protégée par les mesures de protection associées, compte tenu de la vulnérabilité qui a été constatée.

7.3 D'autres mesures de protection associées peuvent aussi être présentées ultérieurement pour remédier à la vulnérabilité constatée.

7.4 La demande devrait commencer par un résumé clair des objectifs de la proposition de désignation de la PSSA, de l'emplacement de la zone, du besoin de protection et des mesures de protection associées et devrait démontrer comment les mesures de protection associées existantes ou proposées remédieront à la vulnérabilité qui a été constatée. Ce résumé devrait aussi indiquer pourquoi les mesures de protection associées constituent la solution privilégiée pour protéger la zone à identifier en tant que PSSA.

7.5 Chaque demande devrait comporter deux parties.

7.5.1 Partie I - Description, importance de la zone et vulnérabilité

- .1 *Description* - il devrait être soumis, avec la demande, une description détaillée de l'emplacement de la zone proposée, assortie d'une carte marine sur laquelle l'emplacement de la zone et toute mesure de protection associée soient clairement indiqués.
- .2 *Importance de la zone* - la demande devrait justifier l'importance de la zone compte tenu de ses qualités reconnues sur les plans écologique, socio-économique ou scientifique et se référer expressément aux critères énumérés ci-dessus à la section 4.
- .3 *Vulnérabilité de la zone aux dommages causés par les activités des transports maritimes internationaux* - la demande devrait fournir une explication de la nature et de l'importance des risques que présentent les activités des transports maritimes internationaux pour l'environnement de la zone proposée, en prenant note des facteurs énumérés à la section 5. La demande devrait décrire les activités des transports maritimes internationaux actuelles ou futures qui causent ou risquent de causer des dommages dans la zone proposée et devrait indiquer notamment l'importance des dommages et le degré de dommages qui pourraient résulter de telles activités, que ce soit à elles seules ou associées à d'autres menaces.

7.5.2 *Partie II - Mesures de protection associées appropriées et aptitude de l'OMI à approuver ou adopter de telles mesures*

- .1 La demande devrait identifier les mesures de protection associées existantes et/ou proposées et décrire comment elles offrent la protection voulue contre les menaces de dommages présentées par les activités maritimes internationales qui ont lieu dans la zone et à proximité. La demande devrait expressément décrire comment les mesures de protection associées protégeront la zone, compte tenu de la vulnérabilité qui a été constatée.
- .2 Si la demande concerne une nouvelle mesure de protection associée, le Gouvernement Membre initiateur doit y joindre un projet de la proposition qu'il a l'intention de soumettre au sous-comité ou au comité compétent ou, si les mesures ne sont pas déjà prévues par un instrument de l'OMI, le Gouvernement Membre initiateur doit fournir des renseignements quant à leur fondement juridique et/ou aux dispositions qu'il a prises ou qu'il prendra pour établir ce fondement juridique.
- .3 La demande devrait indiquer quel est le fondement juridique de chaque mesure. Les fondements juridiques de telles mesures sont :
 - i) toute mesure déjà prévue en vertu d'un instrument de l'OMI existant; ou
 - ii) toute mesure qui n'existe pas encore mais qui pourrait être établie par le biais d'un amendement à un instrument de l'OMI ou de l'adoption d'un nouvel instrument par l'OMI. Le fondement juridique d'une telle mesure ne serait disponible qu'après l'amendement ou l'adoption de l'instrument de l'OMI, selon le cas; ou
 - iii) toute mesure qu'il est proposé d'adopter dans la mer territoriale^{*}, ou en vertu de l'article 211 6) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, lorsque les mesures existantes ou une mesure généralement applicable (comme indiqué à l'alinéa ii) ci-dessus) ne répondraient pas de manière adéquate aux besoins particuliers de la zone proposée.
- .4 Ces mesures peuvent comprendre des mesures d'organisation du trafic maritime, des prescriptions en matière de notification, des restrictions en matière de rejets, des critères d'exploitation et l'interdiction de certaines activités et elles devraient être spécifiquement adaptées aux besoins de la zone en vue de prévenir, de réduire ou d'éliminer la vulnérabilité constatée de la zone aux activités des transports maritimes internationaux.
- .5 La demande devrait spécifier clairement la ou les catégories de navires auxquels les mesures de protection associées proposées s'appliqueraient, conformément aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (y compris celles qui s'appliqueraient aux navires jouissant de l'immunité souveraine) et d'autres instruments pertinents.

* Cette disposition n'affecte en rien les droits et obligations des États côtiers dans la mer territoriale tels qu'ils sont énoncés dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

7.6 La demande devrait indiquer l'impact éventuel de toute mesure proposée sur la sécurité et l'efficacité de la navigation, compte tenu de la zone océanique dans laquelle les mesures proposées doivent être appliquées. La demande devrait contenir, par exemple, les renseignements suivants :

- .1 compatibilité avec l'instrument juridique en vertu duquel la mesure de protection associée est proposée;
- .2 incidences sur la sécurité des navires; et
- .3 impact sur l'exploitation des navires, par exemple les caractéristiques existantes du trafic ou l'utilisation de la zone proposée.

7.7 Une demande de désignation de PSSA devrait tenir compte de tous les facteurs et critères pertinents énoncés dans les présentes Directives et devrait inclure, pour chacun d'eux, des renseignements pertinents à l'appui.

7.8 La demande devrait contenir un résumé des mesures que le Gouvernement Membre initiateur a déjà prises, le cas échéant, pour protéger la zone proposée.

7.9 Le Gouvernement Membre initiateur devrait aussi donner, dans la demande, des précisions sur les mesures qui seraient prises en vertu du droit interne au cas où un navire ne satisferait pas aux exigences des mesures de protection associées. Toute mesure prise devrait être conforme au droit international, tel qu'établi dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

7.10 Le Gouvernement Membre initiateur devrait soumettre au sous-comité ou au comité compétent une proposition séparée en vue d'obtenir l'approbation de la mesure de protection associée. Une telle proposition devra satisfaire aux prescriptions de l'instrument juridique en vertu duquel la mesure devrait être établie.

8 CRITÈRES APPLICABLES À L'ÉVALUATION DES DEMANDES DE DÉSIGNATION DE ZONES MARITIMES PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES ET À L'ADOPTION DE MESURES DE PROTECTION ASSOCIÉES

8.1 L'OMI devrait examiner au cas par cas chaque demande, ou modification d'une demande, soumise par un Gouvernement Membre initiateur en vue de déterminer si la zone satisfait au moins à l'un des critères énoncés dans la section 4, si les qualités de la zone qui correspondent aux critères de la section 4 risquent d'être compromises par les activités des transports maritimes internationaux telles que mentionnées à la section 5 et si des mesures de protection associées existent ou sont proposées en vue de prévenir, de réduire ou d'éliminer la vulnérabilité qui a été constatée.

8.2 Lorsqu'elle évalue chaque proposition, l'OMI devrait en particulier examiner :

- .1 l'ensemble des mesures de protection disponibles et établir si celles qui sont proposées ou qui existent sont appropriées pour prévenir, réduire ou éliminer la vulnérabilité constatée de la zone aux activités des transports maritimes internationaux;

- .2 si, par suite de ces mesures, les activités des transports maritimes internationaux pourraient présenter un risque accru d'effets préjudiciables non négligeables sur l'environnement à l'extérieur de la PSSA proposée; et
- .3 le rapport entre les qualités reconnues, la vulnérabilité qui a été constatée, la mesure de protection associée visant à prévenir, réduire ou éliminer cette vulnérabilité, et l'étendue globale de la zone, et si cette étendue est proportionnée à ce qui est nécessaire pour faire face aux besoins identifiés.

8.3 La procédure applicable à l'examen par l'OMI d'une demande de PSSA est la suivante :

- .1 le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) devrait assumer, au sein de l'OMI, la responsabilité principale de l'examen des demandes de PSSA, toutes les demandes devant d'abord être soumises au MEPC :
 - .1 le Comité devrait évaluer les éléments de la proposition en tenant compte des Directives et, le cas échéant, établir un groupe technique comprenant des représentants ayant les connaissances voulues dans les domaines écologique, scientifique, maritime et juridique;
 - .2 le Gouvernement Membre initiateur est encouragé à faire un exposé sur la proposition, en fournissant des cartes marines et d'autres renseignements complémentaires sur les éléments requis pour la désignation d'une PSSA;
 - .3 tout groupe technique constitué devrait établir à l'intention du Comité un bref rapport résumant ses conclusions et les résultats de son évaluation; et
 - .4 il devrait être dûment tenu compte des résultats de l'évaluation d'une demande de PSSA dans le rapport du MEPC;
- .2 le cas échéant, à la suite de son évaluation, le MEPC devrait désigner la PSSA "en principe" et communiquer ses conclusions sur cette évaluation au sous-comité ou comité compétent (qui pourrait être le MEPC lui-même) ou à l'Assemblée responsable de la prise en charge des mesures de protection associées particulières proposées pour la zone;
- .3 le sous-comité ou comité compétent qui a reçu une demande de la part d'un Gouvernement Membre en vue de l'établissement d'une mesure de protection associée devrait examiner la proposition afin de déterminer si elle respecte les procédures et satisfait aux critères et à d'autres prescriptions de l'instrument juridique en vertu duquel la mesure est proposée. Le sous-comité peut solliciter l'avis du MEPC sur les questions ayant trait à la demande;
- .4 le MEPC ne devrait pas désigner une PSSA avant que le sous-comité ou le comité compétent ou l'Assemblée ait examiné et approuvé les mesures de protection associées. Si les mesures de protection associées ne sont pas approuvées par l'organe compétent de l'OMI, le MEPC peut rejeter entièrement la demande de PSSA ou demander que le Gouvernement Membre initiateur soumette de nouvelles propositions de mesures de protection associées. Un compte rendu en bonne et due forme devrait être inclus dans le rapport du MEPC;

- .5 si les mesures doivent être approuvées par le Comité de la sécurité maritime (MSC), le sous-comité devrait soumettre au MSC sa recommandation concernant l'approbation des mesures de protection associées ou, si le sous-comité rejette les mesures, il devrait en informer le MSC et le MEPC et soumettre un exposé des faits ayant motivé sa décision. Le MSC devrait examiner les recommandations faites et s'il décide que les mesures doivent être adoptées, il devrait informer le MEPC de sa décision;
- .6 si la demande est rejetée, le MEPC en informe le Gouvernement Membre initiateur, présente un exposé des faits ayant motivé sa décision et le cas échéant, demande au Gouvernement Membre de fournir des renseignements complémentaires; et
- .7 lorsque le sous-comité ou le comité compétent ou, si nécessaire, l'Assemblée a approuvé les mesures de protection associées, le MEPC peut désigner la zone en tant que PSSA.

8.4 L'OMI devrait servir de tribune pour le réexamen et la réévaluation de toute mesure de protection adoptée, si nécessaire, compte tenu des observations, des rapports et des constatations pertinentes concernant les mesures de protection associées. Les Gouvernements Membres dont les navires sont exploités dans la région de la PSSA identifiée sont encouragés à faire part à l'OMI des inquiétudes que peuvent susciter les mesures de protection afin que les modifications nécessaires puissent leur être apportées. Les Gouvernements Membres qui ont soumis à l'origine la demande de désignation et d'adoption de mesures de protection associées devraient aussi informer l'OMI des problèmes éventuels rencontrés et lui soumettre des propositions de mesures supplémentaires ou de modifications à toute mesure de protection associée.

8.5 Après la désignation d'une PSSA et l'adoption des mesures de protection associées, l'OMI devrait veiller à ce que la date à laquelle elles prennent effet intervienne le plus rapidement possible conformément à ses propres règles et au droit international.

8.6 Lors de l'évaluation des demandes de désignation d'une PSSA et des mesures de protection associées, l'OMI devrait tenir compte des ressources techniques et financières dont disposent les Gouvernements Membres des pays en développement et des pays dont les économies sont en transition.

9 MISE EN OEUVRE DES PSSA DÉSIGNÉES ET DES MESURES DE PROTECTION ASSOCIÉES

9.1 Lorsqu'une PSSA reçoit la désignation définitive, toutes les mesures de protection associées devraient être indiquées sur les cartes à l'aide des symboles et méthodes de l'Organisation hydrographique internationale (OHI).

9.2 Les Gouvernements Membres initiateurs devraient veiller à ce que toute mesure de protection associée soit appliquée conformément aux règles du droit international énoncées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

9.3 Les Gouvernements Membres devraient prendre toutes les dispositions nécessaires pour veiller à ce que les navires battant leur pavillon respectent les mesures de protection adoptées pour protéger la PSSA désignée. Les Gouvernements Membres qui sont informés d'une infraction à une mesure de protection associée qui aurait été commise par un navire battant leur pavillon devraient faire connaître au gouvernement qui a signalé l'infraction les détails des mesures qu'ils auront jugé approprié de prendre.
