

Journée mondiale de la mer, 2007

Réponse de l'OMI aux défis environnementaux actuels

Message du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, M. Efthimios E. Mitropoulos

De nos jours, l'environnement suscite une inquiétude croissante, à juste raison; il existe une crainte bien réelle que, si nous ne changeons pas notre comportement maintenant, les dommages infligés à la planète seront tels qu'elle ne pourra pas maintenir - pour les générations futures - le niveau économique auquel nous nous sommes habitués pour la plus grande part des dernières deux cents années.

Le bilan écologique de chaque pays et de chaque secteur industriel est de nos jours plus que jamais sous étroite surveillance. Une pression toujours croissante est exercée pour que chaque pollueur potentiel, chaque consommateur d'énergie et tous ceux qui contribuent ostensiblement au changement climatique et au réchauffement de la planète mettent de l'ordre dans leurs affaires et adoptent des pratiques plus écologiques. Le secteur des transports n'échappe pas à cette surveillance et à cette pression; de fait, il attire à cet égard plus d'attention qu'il ne le mériterait - certainement suffisamment pour que les questions environnementales bénéficient d'une priorité élevée dans toutes les branches.

Les statistiques montrent que, de tous les modes de transport, les transports maritimes causent le moins de dommages à l'environnement, si l'on tient compte de leur valeur productive. La vaste quantité de céréales requise pour produire notre pain quotidien, par exemple, ne pourrait pas être transportée autrement que par voie maritime. Le coût tant économique qu'environnemental du transport aérien serait excessif. En outre, par rapport aux activités menées à terre, les transports maritimes n'ont qu'une faible part de responsabilité dans la pollution des mers résultant des activités de l'homme.

S'il ne fait aucun doute que les transports maritimes et l'OMI ont encore beaucoup à faire dans ce domaine, leur bilan en matière d'environnement est néanmoins impressionnant s'agissant de la sensibilisation, de la prise en considération du problème, des mesures adoptées et du succès en général rencontré par l'Organisation, la communauté maritime et les milieux professionnels, bilan qui ne saurait passer inaperçu.

À l'origine, l'OMI avait essentiellement pour mission de garantir la sécurité maritime. Toutefois, en tant que dépositaire de la Convention OILPOL de 1954, l'Organisation, peu après sa création en 1959, s'est intéressée aux questions de pollution et elle a par la suite adopté au fil des années toute une gamme de mesures visant à prévenir et à lutter contre la pollution due aux navires et à atténuer les effets de tout dommage susceptible d'être provoqué par des activités maritimes.

À l'époque où l'OMI a commencé à traiter les questions environnementales, le déversement d'hydrocarbures en mer, soit à la suite d'accidents soit à cause de mauvaises pratiques d'exploitation, était le problème le plus grave. Pour s'y attaquer de manière efficace, l'Organisation a mis en oeuvre un programme de travail très diversifié et ambitieux; aiguillonné par quelques événements spectaculaires de pollution par les hydrocarbures, ce programme a atteint son apogée avec l'adoption, en 1973, de la **Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires**, connue dans le monde entier sous le nom de MARPOL. Celle-ci a non seulement introduit un certain nombre de notions radicalement

novatrices, en exigeant par exemple que les pétroliers neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 70 000 tonnes soient équipés de citernes à ballast séparées, de façon à éliminer la nécessité de transporter de l'eau de ballast dans les citernes à cargaison, elle a aussi consacré les meilleures pratiques au sein du secteur, telles que le système du "chargement sur résidus" mis au point par l'industrie du pétrole dans les années 1960, précisément pour éviter le rejet d'hydrocarbures dans la mer avec les eaux de ballast.

Une trentaine d'années se sont écoulées, mais la Convention MARPOL, bien qu'élargie, modifiée et actualisée, reste l'instrument international le plus important pour la prévention de la pollution par les navires, que les causes soient liées à l'exploitation ou aux accidents. Aujourd'hui, MARPOL comprend six annexes distinctes qui énoncent des règles traitant de la pollution par les hydrocarbures, par les substances liquides nocives transportées en vrac, par les substances nuisibles transportées par mer en colis, par les eaux usées et par les ordures, ainsi que de la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. Il est incontestable qu'avec diverses autres mesures, MARPOL a jeté les bases d'une réduction considérable et continue de la pollution par les navires, et ce malgré la croissance très importante des échanges commerciaux par mer dans le monde.

Selon les analystes du marché maritime, les échanges commerciaux par mer dans le monde ont augmenté d'environ 135 pour cent de 1985 à 2006. L'essentiel de cette augmentation est imputable pour une large part au pétrole et à ses dérivés, qui ont connu une croissance du même ordre. En revanche, les estimations concernant les quantités d'hydrocarbures déversées sur la même période n'ont cessé de diminuer, pour reculer de quelque 85 pour cent. Les chiffres montrent que, en dépit de rares accidents graves, qui peuvent faire remonter les statistiques annuelles, la tendance globale marque une amélioration constante, s'agissant tant du nombre de déversements d'hydrocarbures que des quantités d'hydrocarbures déversés chaque année.

Au cours de la décennie actuelle, le nombre moyen de déversements d'hydrocarbures de plus de 700 tonnes est passé de 25 dans les années 1970 à tout juste 3,7. Il est intéressant de noter, dans ce contexte, que la plus forte réduction d'une décennie à l'autre a été constatée dans les années 1980 par rapport aux années 1970, ce qui correspond à l'adoption et à l'entrée en vigueur de la Convention MARPOL, qui est à juste titre considérée comme ayant un impact positif considérable en termes de réduction des quantités d'hydrocarbures qui entrent dans la mer suite à des activités de transport maritime. Une grande compagnie pétrolière a estimé que les navires-citernes qu'elle détient ou affrète à long terme déversent **moins d'une petite cuillerée d'hydrocarbures pour chaque million de gallons transporté**; par ailleurs, les propriétaires de navires-citernes s'enorgueillissent des statistiques selon lesquelles **99,9996 pour cent de la totalité des hydrocarbures transportés par mer sont livrés en toute sécurité et sans impact sur le milieu marin**.

Tout en continuant à préconiser une approche mondiale, MARPOL reconnaît néanmoins que certaines zones doivent bénéficier d'une plus grande protection que ne le dicteraient des conditions normales. À cette fin, MARPOL définit certaines zones maritimes comme étant des "**zones spéciales**", dans lesquelles des mesures particulières doivent obligatoirement être adoptées pour prévenir la pollution des mers, leur octroyant ainsi un degré de protection plus élevé qu'ailleurs. Par ailleurs, l'OMI a adopté des critères permettant d'identifier et de désigner des "**zones maritimes particulièrement vulnérables**", qui doivent bénéficier d'une protection encore plus grande en raison de leur importance spécifique pour des raisons écologiques, socio-économiques ou scientifiques ou parce qu'elles sont exposées aux dommages résultant des activités des transports maritimes internationaux.

Les activités menées par l'OMI ces dernières années dans le domaine de l'environnement sont remarquablement diverses, allant de la qualité de l'air aux formes de vie microscopiques des océans qui peuvent être transportées tout autour du monde dans les eaux de ballast des navires et libérées dans des écosystèmes étrangers dont elles perturbent le fragile équilibre et où elles peuvent provoquer des dommages importants.

Les activités de l'OMI dans ce dernier domaine ont conduit à l'adoption, en février 2004, de la **Convention sur la gestion des eaux de ballast** et se poursuivent encore aujourd'hui. Une autre étape significative pour la protection du milieu marin a été franchie en mars 2006, avec l'entrée en vigueur du **Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets**, qui représente un important changement dans la manière de procéder pour réglementer l'utilisation de la mer aux fins de dépôt des déchets, au sens où pour l'essentiel, l'immersion est désormais interdite, sauf pour certaines matières recensées dans une liste approuvée.

D'autres conventions de l'OMI portent sur des questions telles que l'utilisation de **peintures antisalissure nuisibles sur la coque des navires, la préparation, la lutte et la coopération** en matière de pollution par les hydrocarbures et par les substances nocives et potentiellement dangereuses et le droit des États à **intervenir en haute mer** pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers que présente, pour leurs côtes ou intérêts connexes, une pollution à la suite d'un accident de mer.

La question du **recyclage des navires** est aussi devenue une préoccupation croissante, non seulement du point de vue de l'environnement mais aussi pour ce qui est de la santé et de la sécurité des travailleurs dans ce secteur. L'OMI élabore actuellement un nouvel instrument obligatoire qui établit des règles ayant force obligatoire applicables à l'échelle mondiale en matière de recyclage des navires, à l'intention des transports maritimes internationaux, lequel devrait être adopté au cours de l'exercice biennal 2008-2009. En outre, en mai de cette année, l'OMI a adopté une nouvelle convention sur **l'enlèvement des épaves** qui risquent de présenter soit un danger pour la navigation soit une menace pour le milieu marin ou côtier, ou encore les deux.

Bien que traditionnellement le rôle de l'OMI consiste à s'occuper des accidents maritimes ou liés au transport maritime, l'Organisation s'est parfois retrouvée impliquée dans des activités menées à la suite d'événements de pollution provenant de sources autres que des opérations maritimes. La participation aux activités menées en réponse à de tels événements est fermement inscrite dans le droit international, notamment dans des traités comme la **Convention des Nations Unies sur le droit de la mer** et la **Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures**. L'année dernière, par exemple, l'OMI a contribué à l'établissement et à la mise en oeuvre du plan d'action destiné à aider les autorités libanaises à nettoyer leurs côtes suite à la pollution par les hydrocarbures provoquée par l'attaque aérienne d'une raffinerie. Ce plan a été approuvé lors d'une réunion internationale organisée par l'OMI et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), qui s'est tenue au Pirée (Grèce); il a été exécuté sous la supervision du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) géré par l'OMI et celle du Ministre de l'environnement du Liban.

Toutefois, la menace la plus significative qui pèse sur l'environnement de nos jours est peut-être la **pollution atmosphérique**. Là encore, alors que les transports maritimes ne contribuent que pour une faible part au volume total des émissions de gaz dans l'atmosphère - par rapport aux véhicules terrestres, à l'aviation et à des services publics tels que les centrales électriques - la pollution atmosphérique due aux navires a fortement diminué ces dix dernières années et l'OMI

continue d'oeuvrer pour que cette tendance se poursuive; en effet, les preuves sont toujours plus nombreuses et le monde est de plus en plus conscient des dommages qui seront causés si les gouvernements, l'industrie et les particuliers ne relèvent pas, chacun à leur niveau, les défis posés par la pollution atmosphérique, le réchauffement de la planète et le changement climatique.

Le secteur des transports maritimes a déjà fait de gros efforts. L'**Annexe VI de MARPOL**, par exemple, fixe pour la première fois des limites aux émissions **d'oxyde de soufre (SOx)** et **d'oxyde d'azote (NOx)** provenant des gaz d'échappement des navires, interdit les émissions délibérées de substances qui appauvrissent la couche d'ozone et établit une teneur en soufre mondiale maximale du fuel-oil. Elle contient aussi des dispositions prévoyant l'établissement de **zones de contrôle des émissions de SOx** spéciales (par exemple dans la mer Baltique ou la mer du Nord), où le contrôle des émissions de soufre est plus rigoureux. Bien que cette annexe soit entrée en vigueur en 2005, elle a de fait été adoptée bien avant, en 1997. Par conséquent, l'OMI procède actuellement à un examen approfondi de ses dispositions, compte tenu de l'expérience acquise à ce jour dans le cadre de son application ainsi que de l'évolution de la technologie des moteurs et des combustibles.

Que cela nous plaise ou non, il est impossible d'ignorer le fait que le monde moderne dépend complètement de modes de transport motorisés faisant principalement appel aux combustibles fossiles. Par ailleurs, c'est aussi une réalité que l'utilisation de combustibles fossiles a un coût pour l'environnement. Un moteur qui brûle du combustible fossile émet une certaine quantité de **gaz à effet de serre (GES)**, principalement du CO₂, et il est désormais largement reconnu que ces émissions contribuent dans une mesure considérable au réchauffement de la planète et au changement climatique.

L'OMI n'a pour l'instant pas adopté d'instrument obligatoire portant sur les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, mais elle s'est longuement penchée sur la question, ce qui a abouti à l'adoption, en décembre 2003, d'une résolution de l'Assemblée sur la réduction de ces émissions par les navires.

À ce jour, l'évaluation la plus complète de la contribution des transports maritimes internationaux au changement climatique figure dans l'étude de l'OMI sur les émissions de GES par les navires, publiée en juin 2000. Cette étude identifiait un certain nombre de domaines où il était possible de réduire de manière considérable les émissions de CO₂ provenant des navires, par exemple grâce à une forme optimale de la coque, à l'entretien de la coque, à la conception et à l'entretien de l'hélice, au choix du combustible, à la surveillance des machines, à des considérations relatives au trafic maritime, ainsi qu'à l'optimisation de l'assiette du navire, de la performance du moteur, du pas de l'hélice et de la barre. L'étude indiquait toutefois que si aucune de ces mesures n'était appliquée, la croissance annuelle projetée de la taille de la flotte mondiale pourrait aboutir à une augmentation de quelque 72 pour cent de la consommation de combustible entre 2000 et 2020.

Cette étude est actuellement mise à jour, et un plan de travail, assorti d'un calendrier, a été adopté pour la poursuite des travaux de l'OMI sur la réduction des émissions de GES par les navires, domaine dans lequel l'Organisation a l'intention de maintenir son rôle prépondérant, en étroite coopération avec les transports maritimes internationaux et d'autres organes compétents des Nations Unies, afin d'éviter que des mesures soient prises unilatéralement à l'échelle mondiale, régionale ou nationale.

Au fil des années, l'OMI a adopté une vaste gamme de mesures pour prévenir et lutter contre la pollution due aux navires et pour atténuer les effets des éventuels dommages causés. Cela prouve concrètement que les gouvernements et le secteur sont fermement déterminés à réduire au strict minimum l'impact des transports maritimes sur un environnement fragile. La lenteur avec laquelle les conventions de l'OMI ayant trait à l'environnement sont ratifiées reste néanmoins très préoccupante. Par exemple, il a fallu près de huit ans pour que l'Annexe VI de MARPOL satisfasse aux critères permettant son entrée en vigueur - délai au bout duquel, comme il est indiqué plus haut, elle a dû faire l'objet d'un examen approfondi; ni la Convention de 2004 sur la gestion des eaux de ballast ni la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires ne sont encore entrées en vigueur.

Mes inquiétudes dans ce domaine sont de trois ordres : **premièrement**, si les instruments de l'OMI n'entrent pas en vigueur dans un délai raisonnable après leur adoption, leur application est retardée, ce qui prive l'environnement de leurs effets bénéfiques; **deuxièmement**, tout retard supplémentaire à s'attaquer aux problèmes sur lesquels portent ces instruments peut inciter des pays ou des groupes de pays à prendre des mesures unilatérales ou régionales, ce qui ne peut avoir que des répercussions négatives; **troisièmement**, si cette situation se prolonge, elle créera des ambiguïtés qui, en dernière analyse, ne peuvent que nuire aux gens de mer, au secteur maritime et à l'environnement.

La nécessité urgente de ratifier dans les meilleurs délais non seulement les conventions de l'OMI ayant trait à l'environnement mais aussi toutes les conventions adoptées sous ses auspices devrait être reconnue sans tarder par toutes les parties concernées. Après tout, c'est grâce aux efforts intenses et concertés de ces mêmes gouvernements, qui ont longuement oeuvré ensemble sous l'égide de l'Organisation, que ces conventions ont été mises au point et adoptées en premier lieu.

Mais ce qui est plus important encore, je n'ai aucune envie de voir la communauté maritime accusée de faillir à son devoir s'agissant de la protection et de la préservation de notre belle planète, devoir qui, selon moi, a été trop longtemps négligé.

Les activités de l'OMI dans ce domaine doivent s'inscrire dans des efforts plus vastes, où chacun est responsable et où chacun a un rôle à jouer, idée qui est exprimée parfaitement dans l'appel à l'action bien connu pour l'environnement, "penser mondialement - agir localement". À long terme, la société devra définir ses propres priorités et comprendre que l'on n'a rien sans rien, qu'il y a un prix à payer et des sacrifices à faire pour le bien général de tous.

La décision prise par le Conseil de retenir comme thème de la Journée mondiale de la mer les questions d'environnement est opportune et juste. Ce thème sera au centre de diverses activités et initiatives, qui feront partie d'un plan d'action concerté mené par l'Organisation dans le but d'éduquer la population, de la sensibiliser à l'état véritable de la planète, qui va se dégradant, et de faire de tous des citoyens responsables, dans tous les sens du terme.

L'humanité ne se rend compte que depuis peu que la planète qui assure sa subsistance et lui donne la vie est une entité fragile et que ses actes peuvent et ont effectivement des répercussions énormes. Il est difficile de comprendre que la terre et ses ressources ne nous appartiennent pas et que nous ne devons pas les gaspiller sans penser à l'avenir, mais petit à petit, nous y parvenons - du moins prenons-nous conscience de l'énormité de la tâche qui nous attend.
