

## **Appel à contributions pour les gouvernements**

### **Rapporteur spécial sur les incidences sur les droits de l'homme de la gestion et de l'élimination écologiquement rationnelles des produits et déchets dangereux** (Rapporteur spécial sur les droits de l'homme et les substances toxiques)

#### **« Analyse d'impact de l'Organisation maritime internationale (OMI) »**

#### Introduction

On estime que le transport maritime achemine environ 90 % du commerce mondial. Son impact environnemental comprend la pollution de l'air, de l'eau, ainsi que la pollution acoustique et pétrolière. Le transport maritime est le moteur du commerce international, puisqu'il transporte chaque année plus de 10 milliards de tonnes de marchandises et des milliards de dollars de biens dans le monde entier. <sup>1</sup> Bien que le secteur du transport maritime international contribue à alimenter le développement économique, ce volume massif de transport maritime à l'échelle mondiale est également associé à des impacts environnementaux et sociaux négatifs, notamment la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre, les rejets d'eaux de ballast contaminées, les déversements de pétrole et de produits chimiques, les rejets de cargaisons sèches en vrac, les déchets solides et les eaux usées, ainsi que la contamination résultant des activités de recyclage des navires.

L'Organisation maritime internationale (OMI) est » l'institution spécialisée des Nations Unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires. En tant qu'institution spécialisée des Nations Unies, l'OMI est l'autorité mondiale chargée d'établir des normes pour la sécurité, la sûreté et la performance environnementale des transports maritimes internationaux. Elle a pour rôle principal de créer à l'intention de ce secteur un cadre réglementaire qui soit équitable et efficace, puis adopté et mis en œuvre de manière universelle. »

L'OMI a également la responsabilité de mettre en œuvre les principales conventions internationales de lutte contre la pollution marine. Entre autres, l'OMI est responsable de la mise en œuvre des principales conventions internationales de lutte contre la pollution marine: la Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL); la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS); la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (Convention de Hong Kong sur le recyclage); la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure

---

<sup>1</sup> Asariotis, R., Benamara, H., Hoffmann, J., Prenti, A., Valentine, V., & Youssef, F. (2016). Review of Maritime Transport, 2016. Retrieved from: [http:// unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf)

nuisibles sur les navires (AFS); la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM) et du système de gestion des eaux de ballast (BWMS); la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) et la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures; et la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention sur l'immersion).

### Informations générales

Le Rapporteur spécial sur les droits de l'homme et les substances toxiques, Marcos Orellana, est un expert indépendant nommé par le Conseil des droits de l'homme des Nations unies pour évaluer la situation des droits de l'homme dans le contexte des substances et déchets dangereux. Le rapporteur spécial a décidé d'axer l'un de ses prochains rapports au Conseil des droits de l'homme sur l'Organisation maritime internationale (OMI), en vue de fournir une analyse d'impact sur cette institution.

Conformément à la lettre d'introduction, le rapporteur spécial souhaite inviter tous les gouvernements à répondre au questionnaire ci-dessous. Les informations reçues par le biais de ce questionnaire, seront utilisées par le Rapporteur Spécial pour informer son rapport au Conseil des droits de l'homme.

Le questionnaire permettra au Rapporteur spécial d'analyser le travail de l'OMI sur les questions relatives au mandat sur les produits toxiques et les droits de l'homme du point de vue d'un gouvernement. Il permettra d'identifier les bonnes pratiques, ainsi que les domaines à améliorer, pour lesquels le titulaire du mandat cherchera à faire des recommandations constructives et concrètes. Le résultat des analyses du mandat sera inclus dans les rapports du mandat concerné.

### Questionnaire

Bien que toutes les contributions soient les bienvenues, et que les questions ci-dessous ne soient en aucun cas exhaustives, le Rapporteur spécial vous invite à répondre aux questions suivantes:

1. Quelles sont les 3 à 5 principales mesures de protection de la santé humaine et de l'environnement que l'OMI devrait renforcer?
2. Quel est actuellement le niveau de mise en oeuvre des conventions de l'OMI par votre Gouvernement ? Où en est la mise en oeuvre des règlements internationaux de l'OMI, des normes mondiales, des conventions et des codes (y compris le code IMDG pour réglementer le transport des matières dangereuses) relatifs au transport des marchandises dangereuses et à la pollution dans votre pays?
3. D'après votre expérience, quels sont les principaux obstacles à la ratification et à la mise en oeuvre des conventions de l'OMI, notamment la Convention sur le Fonds d'indemnisation et la Convention sur les hydrocarbures de soute, telle que modifiée, relatives aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures?
4. Quel type de soutien, y compris les formations, le renforcement des capacités et la coopération technique, recevez-vous de l'OMI pour améliorer cette mise en oeuvre?

5. Quelles mesures votre pays a-t-il prises pour faire face aux risques posés par le fioul lourd (HFO)?
6. Quels défis votre pays a-t-il dû relever pour mettre en œuvre les recommandations du programme d'audit de l'OMI?
7. Comment la transparence de l'OMI pourrait-elle être encore améliorée?
8. Quelles mesures votre pays a-t-il adoptées pour lutter contre l'immatriculation frauduleuse des navires?
9. Comment pourrait-on améliorer l'accès gratuit aux instruments et aux documents officiels de l'OMI, comme l'accès au code IMDG?
10. Comment l'efficacité des instruments de l'OMI pourrait-elle être encore renforcée ? À cet égard, comment pourrait-on renforcer encore le renforcement des capacités afin d'améliorer l'efficacité des instruments de l'OMI?
11. Comment l'OMI pourrait-elle progresser davantage pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des navires et contribuer aux objectifs de l'accord de Paris sur le changement climatique ? Quelles mesures et bonnes pratiques ont été mises en œuvre par votre pays pour réduire la pollution atmosphérique associée au transport maritime et pour réglementer les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime international ?
12. Quelle a été l'expérience de votre pays en matière de voies et de routes de circulation, de zones de contrôle des émissions et de zones maritimes particulièrement sensibles ?
13. Quelles bonnes pratiques, protocoles et mesures de sécurité ont été mis en œuvre en ce qui concerne le transport de matières dangereuses ? Quelles mesures, protocoles et bonnes pratiques ont été mis en œuvre pour mettre fin aux déversements accidentels, y compris les déversements d'hydrocarbures, les déversements de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD), les déversements associés à ces cargaisons non dangereuses, et pour atténuer leurs impacts en cas d'accident ? Pouvez-vous donner un exemple de recours ou d'indemnisation offerts aux victimes de déversements accidentels?
14. Quelles normes et mesures de sécurité avez-vous mises en œuvre pour assurer un recyclage durable des navires à tous les niveaux ? Avez-vous une quelconque expérience de la lutte contre la pratique de l'échouage des navires pour le démantèlement des navires?
15. Quels sont les recours dont disposent les personnes dans votre pays pour les dommages dus à la pollution liée au transport maritime ? Quels sont les obstacles rencontrés par les personnes dans votre pays pour accéder à des recours efficaces en cas de pollution liée au transport maritime?
16. Quels types de protocoles et de bonnes pratiques concernant les mesures de sûreté maritime, y compris en ce qui concerne les navires et les installations portuaires, ont été mis en place par le Gouvernement de votre Excellence?

17. Quels types de bonnes pratiques et de protocoles concernant la santé et la sécurité sur les navires ont été mis en place dans votre pays?
18. Quelles mesures et bonnes pratiques ont été mises en œuvre par votre Gouvernement dans le domaine des communications de sécurité?
19. Pouvez-vous fournir un exemple de bonnes pratiques visant à assurer la participation de la société civile, y compris des communautés autochtones et des catégories vulnérables, dans le cadre du processus de consultation avec les organes de l'OMI?
20. Quelles sont les principales contributions de l'OMI à la jouissance effective des droits de l'homme dans le contexte de la navigation et des substances et déchets dangereux?
21. Discutez-vous des droits de l'homme relatifs au transport maritime avec l'OMI ou avec d'autres pays liés à l'OMI?
23. Veuillez fournir toute autre information que vous jugez pertinente aux fins du présent questionnaire.

\*\*\*