

Navigation, Biodiversité et Aires Protégées

DRAFT

Juillet 2005

Marion Broquere
UICN Centre de Coopération pour la Méditerranée

Table des matières

- 1) **Le trafic maritime en méditerranée, la menace actuelle et future qu'il représente au regard de la biodiversité.**
 - a) **La méditerranée : une des autoroutes de la mer les plus importantes du monde**
 - i) **Une situation géographique stratégique sur le plan de la navigation**
 - ii) **La difficile évaluation du trafic maritime méditerranéen en chiffre et en consistance**
 - (1) **Le manque d'évaluations récentes du trafic maritime en méditerranée**
 - (2) **Les tendances de l'évolution du trafic maritime en Méditerranée**
 - iii) **Les pollutions engendrées par le trafic maritime en Méditerranée**
 - (1) **Le volume de la pollution en méditerranée**
 - (2) **Les différents types de pollutions**
 - (a) **Les pollutions opérationnelles**
 - (b) **Les pollutions inhérentes au fonctionnement normal des navires**
- 2) **La portée limitée de la protection des Aires Marines Protégées par les Etats côtiers face à la navigation**
 - a) **Le problème du champ d'application de la Convention sur la Diversité Biologique (CDB).**
 - b) **Le problème de la primauté du droit de la mer**
 - i) **La primauté du droit de la mer sur le droit de la conservation de la biodiversité**
 - (1) **Les principaux obstacles issus de la Convention de Montego Bay à la protection des AMP par les Etats côtiers**
 - (a) **Dans les eaux intérieures**
 - (b) **Dans la mer territoriale**
 - (i) **Le droit de passage inoffensif.**
 - (ii) **Les régimes spéciaux de passage**
 1. **Le « passage en transit »**
 2. **Le « passage archipélagique »**
 - (c) **L'absence de Zone Economique Exclusive (ZEE) en Méditerranée**
 - (d) **En haute mer**
- 3) **la prise en compte des zones vulnérables au niveau international**
 - a) **La contribution communautaire**
 - b) **Le rôle essentiel de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) dans la prise en compte des zones vulnérables au niveau international**
 - i) **La mise en œuvre des zones spéciales de la Convention MARPOL**

- ii) **L'identification des Aires Marines Particulièrement Vulnérables : Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) par l'OMI.**

- 4) **Comment améliorer la prise en compte des zones sensibles au niveau international dans le contexte méditerranéen en particulier?**
 - a) **Proposer les Aires Spécialement Protégées d'Intérêt pour la Méditerranée (ASPIM) comme future PSSAs...**
 - b) **... ou inclure les ASPIM dans des PSSA plus vastes**

2) **Le trafic maritime en méditerranée, la menace actuelle et future qu'il représente au regard de la biodiversité .**

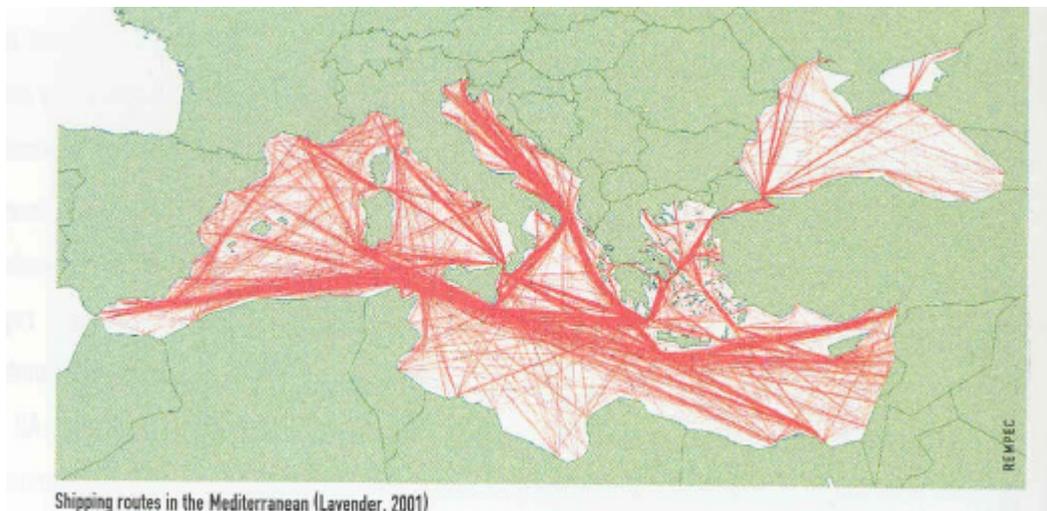
a) **La méditerranée : une des autoroutes de la mer les plus importantes du monde**

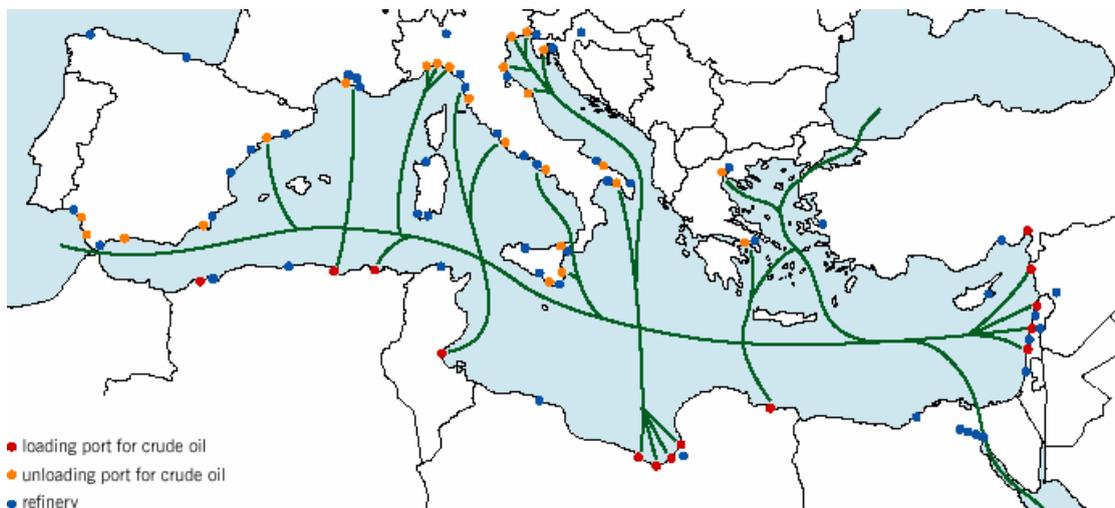
Il est indispensable de rappeler certaines données pour illustrer la place de la Méditerranée dans le contexte mondial du trafic maritime.

i) **Une situation géographique stratégique sur le plan de la navigation**

La Méditerranée est un carrefour géographique, c'est aujourd'hui une voie de communication maritime majeure au niveau mondial : elle assure un lien entre deux océans et une mer. L'axe principal va d'est en ouest en passant entre la Sicile et Malte et en longeant les côtes du Maghreb. De nombreux axes secondaires mènent aux principaux ports que sont Marseille-Fos, Gènes, Barcelone, Alexandrie, Le Pirée, Trieste ou Naples.

ii) **La difficile évaluation du trafic maritime méditerranéen en chiffre et en consistance**





REMPEC 2002: transport d'hydrocarbures en Méditerranée

(1) Le manque d'évaluations récentes du trafic maritime en méditerranée

Couvrant moins de 1% de la surface totale des océans, la Méditerranée concentrait selon les chiffres de janvier 2003 publiés par WWF, 30% du trafic maritime mondial et 28% du seul transport d'hydrocarbures. On estimait à cette date à environ 2000 le nombre de navires marchands croisant chaque jour en Méditerranée avec parmi eux près de 300 pétroliers. Ces chiffres de 2003 illustrent une réalité déjà obsolète, car sous la pression de la mondialisation du commerce, la proportion du commerce mondial transitant par la mer est passée de 80% en 2003 à 90% en 2005.

Il faut souligner le manque d'informations précises et actuelles concernant le trafic maritime. Une évaluation de la quantité et de la consistance des routes maritimes permettrait non seulement une évaluation de la menace que constitue cette activité sur la biodiversité marine mais également un ajustement de la protection.

(2) Les tendances de l'évolution du trafic maritime en Méditerranée

S'il est difficile de trouver des chiffres récents ou des évaluations du trafic en Méditerranée il est cependant évident que la région n'a pas échappé à la pression de la mondialisation du marché du transport maritime. En l'absence de documents, notamment cartographiques, permettant d'évaluer les évolutions des routes maritimes, il est intéressant d'étudier les principaux aménagements des grands ports maritimes méditerranéens dont les agrandissements et transformations annoncent les nouvelles tendances du trafic.

Deux activités se sont particulièrement développées ces 3 dernières années : la croisière et le transport de conteneurisées. Des ports comme Marseille ou le Pirée réaménagent leurs terminaux pour les navires de croisières en vue de devenir des ports d'escale importants pour ce trafic. Le développement le plus important est cependant celui du trafic de conteneur. Il serait intéressant de savoir quelle part il représente désormais au sein du trafic total en méditerranée, alors que les ports méditerranéens ne concurrencent les grands hubs du nord de l'Europe que depuis environ 3 ans et vont certainement se développer très rapidement : Le Port Autonome de Marseille est en pleine réalisation de son projet Fos 2XL qui lui permettra de recevoir les plus gros porte conteneurs du monde. Algeciras (Espagne-Andalousie), Marsaxlokk (Malte), et Gioia Tauro (Italie-Calabre) sont déjà des ports d'importance mondiale.

Il convient d'évoquer ici l'apparition du «short sea shipping» liée à celle des grands hubs. C'est la redistribution depuis le hub par mer, sur des distances relativement courtes, des

marchandises centralisées dans le port à conteneur. Le danger particulier que représente ce type de navigation pour la biodiversité marine, est que ce trafic est intense et essentiellement côtier.

iii) Les pollutions engendrées par le trafic maritime en Méditerranée

(1) Le volume de la pollution en méditerranée

L'intensité du trafic et son augmentation ont des conséquences importantes sur la qualité du milieu marin. Si la crainte principale, celle qui a le plus d'impact sur l'opinion publique est la marée noire, le rapport de WWF de janvier 2003 révélait les chiffres effrayant de la pollution non accidentelle en illustrant le million de tonnes d'hydrocarbures annuellement déversés en méditerranée par des équivalents plus parlant : 75 Erika ou 25 Prestige par an issus d'une pollution opérationnelle qualifiée par WWF de « routine » et provenant de tout type de navire .

(2) Les différents types de pollutions

Outre la pollution accidentelle il convient de détailler la pollution opérationnelle et celle inhérente au fonctionnement normal des navires .

(a) Les pollutions opérationnelles

➤ Le ballastage

Une fois sa cargaison déchargée, un pétrolier doit " ballaster " c'est-à-dire remplir d'eau de mer ses cuves pour assurer la stabilité du navire lorsqu'il fait route. Le ballast représente en volume environ 1/5 du navire. Lorsqu'il se prépare de nouveau à charger, le pétrolier doit donc vider ses cuves de l'eau de mer qu'elles contiennent. Cette opération de " déballastage ", théoriquement prévu dans les installations portuaires prévues à cet effet, a lieu en réalité souvent en mer de façon illégale, à l'approche des ports. Les pétroliers construits avant 1973 remplissent directement leurs réservoirs ayant contenu du pétrole, contaminant l'eau de mer par le pétrole. La convention MARPOL (1973/ 78) impose aux navires une citerne de ballast séparée.

A noter que tous les navires sont concernés par la production d'eaux sales de ballast.

➤ Le lavage des citernes

Après le déchargement de la cargaison, une certaine quantité de pétrole tapisse les parois des citernes, représentant environ 0,5% de la cargaison. En cas de cargaison de produits différents, le lavage à l'eau de mer a été remplacé début 1970 par le lavage au pétrole brut (COW) au pouvoir dissolvant nettement plus efficace. La convention MARPOL a rendu le recours au COW obligatoire pour tous les nouveaux transporteurs de pétrole brut de 20 000 tonnes (charge en lourd).

➤ La vidange des moteurs

Ce sont des rejets illégaux mais dont le volume augmente d'année en année parallèlement à la croissance du trafic maritime. Les pollutions dues aux vidanges des moteurs, aux huiles et résidus de fioul concernent en effet tous les types de navires : transport de cargaison (tankers, vraquiers, porte container..), transport de passagers (bateaux de croisières, ferry..) et bateaux de pêche.

(b) Les pollutions inhérentes au fonctionnement normal des navires

Ce sont les pollutions sonores, les interactions directes : choc avec des cétacés ou tortues, le mouillage des navires sur des zones sensible l'utilisation de l'anti-fooling...

Elles concernent tous les types de navires et de navigations y compris la plaisance.

2) La portée limitée de la protection des Aires Marines Protégées par les Etats côtiers face à la navigation

Si l'Aire Marine Protégée a pour vocation de régir les activités humaines sur un espace déterminé, la navigation maritime internationale échappe presque totalement à ces régulations. Ceci s'explique essentiellement par le statut spécifique de la mer et par l'importance de la navigation maritime au sein de ce statut. Cependant il convient d'exclure de cette problématique la navigation de plaisance, qui elle généralement est prévue, régulée et organisée par les aires marines protégées.

a) Le problème du champ d'application de la Convention sur la Diversité Biologique (CDB).

La Convention sur la diversité biologique adoptée le 5 juin 1992 lors de la Conférence de Rio de Janeiro qui a vocation à organiser la protection de la biodiversité notamment à travers les aires protégées, présente un intérêt majeur face au trafic maritime international car c'est une convention globale à caractère quasi-universel (187 Etats sont parties à la CDB). Cependant même si la majorité des navires qui traversent le bassin méditerranéen battent des pavillons d'Etats parties à la CDB, celle-ci n'a qu'une portée limitée pour les aires marines protégées :

En effet si la désignation des zones protégées terrestres est dans une grande mesure une question de volonté des parties contractantes, la même action dans le milieu marin est plus compliquée car la convention s'applique à chacune des parties contractantes « *lorsqu'il s'agit des éléments de la diversité biologique de zones situées dans les limites de sa juridiction nationale* » art 4 al a) de la CDB, c'est-à-dire également aux zones marines mais uniquement celles soumises à la juridiction de l'état côtier. Cette Convention s'applique donc en méditerranée sur les 80% de haute mer sur la base du « principe de la personnalité » que constitue en mer la loi du pavillon.

Elle s'applique selon le « principe de territorialité » sur les eaux territoriales, mais pour des considérations de force juridique est quasiment inopérante face à la navigation maritime.

b) Le problème de la primauté du droit de la mer

i) La primauté du droit de la mer sur le droit de la conservation de la biodiversité

Le caractère coutumier de la plupart des règles de la Convention de Montego Bay (CMB) de 1982 fait de ce traité un genre de « Constitution des océans ». Malgré le caractère d'universalité reconnu à la CDB elle s'applique à chacune des parties contractantes de manière générale tant aux zones terrestres que marine « *lorsqu'il s'agit des éléments de la diversité biologique de zones situées dans la limite de sa juridiction nationale* » art 4 al a) de la CDB, mais les parties contractantes doivent appliquer cette convention « *conformément aux droits et obligations découlant du droit de la mer* » art 22 al 2 CDB.

C'est cette subordination explicite de la CDB aux dispositions de la Convention de Montego Bay qui est à l'origine de l'impuissance des Etats côtiers à organiser la protection d'une AMP face à une route maritime internationale surtout quand l'AMP est créée de manière unilatérale comme c'est généralement le cas dans les eaux territoriales.

(1) Les principaux obstacles issus de la Convention de Montego Bay à la protection des AMP par les Etats côtiers

Les régimes des différents espaces marins peuvent non seulement déterminer la possibilité de créer des AMP mais déterminent l'efficacité de leur protection face à la navigation internationale :

(a) **Dans les eaux intérieures** (Espace marin situé en deçà de la ligne de base droite)

Ces eaux sont soumises à la souveraineté de l'Etat Côtier qui y exerce l'ensemble de ses compétences. La fiction de la territorialité s'applique ici de façon presque absolue. Concernant la réglementation des AMP l'Etat n'est pas limité il peut imposer les mesures les plus strictes et les navires étrangers doivent les respecter. (Voire caractère non conflictuel de cet espace) Ce qui explique que la plupart des AMP se trouvent cantonnées dans cet espace.

(b) **Dans la mer territoriale** (Espace marin situé au-delà des lignes de base droites jusqu'à 12 milles marins)

(i) **Le droit de passage inoffensif**

Cet espace est placé sous la souveraineté de l'Etat Côtier mais celle-ci est limitée par un droit aussi ancien que la mer territoriale elle-même : Le droit de passage inoffensif. Ces caractéristiques sont qu'il doit être *« rapide et continu, mais il comprend l'arrêt et le mouillage dans la mesure où ces manœuvres constituent des incidents ordinaires de navigation ou encore sont nécessaires pour des raisons de sécurité »*. Art 18 de la CMB.

Le passage perd son caractère inoffensif si le navire étranger porte atteinte à *« à la paix au bon ordre ou la sécurité »* de l'Etat Côtier Art 19 al 1 et précise al 2 qu'il s'agit en fait de *« toute activité n'ayant aucun rapport direct avec le passage »*.

Ce droit de passage peut dans une large mesure limiter l'efficacité d'une AMP : L'Etat côtier n'est pas en mesure de limiter l'extension des routes maritimes dans ses eaux territoriales ce qui augmente les risques d'accidents, de pollutions opérationnelles ainsi que l'accumulation des pollutions inhérentes au fonctionnement normal des navires comme le bruit, le mouillage ou les chocs avec des cétacés ou tortues, dans des zones qui peuvent être particulièrement riches ou fragiles. Même si la CMB permet à l'Etat Côtier de suspendre temporairement dans des zones déterminées, l'exercice du droit de passage inoffensif, cette mesure doit être *« indispensable pour assurer sa sécurité »* Art 25 al 3 de la CMB; dès lors son utilisation pour une AMP ne semble pas possible.

(ii) **Les régimes spéciaux de passage**

Outre le passage inoffensif il existe également 2 situations dans lesquelles un régime spécial de passage s'applique faisant de la navigation une activité prioritaire dans des zones qui sont souvent riches au niveau de la diversité biologique :

1. passage en transit »

Le régime de « passage en transit » art 137 et s de la CMB s'applique dans les détroits qui mettent en rapport une partie de la haute mer ou une ZEE et une autre partie de la haute mer ou une ZEE, à condition qu'il ne soit pas possible d'utiliser une autre route de commodité comparable comme contourner une île, ou prendre un autre passage comprenant une bande de haute mer ou une ZEE.

2. Le « passage archipélagique »

Le régime du *« passage archipélagique »* art 49 de la CMB concerne le passage dans la mer territoriale adjacente d'un Etat archipel. Il s'agit de permettre un transit continu et rapide entre un point de la haute mer ou d'une ZEE et un autre point de la haute mer ou d'une ZEE à travers ces espaces de souveraineté de l'état archipel. Ce dernier peut désigner des voies de circulation pour permettre ce passage. Toutefois s'il ne le fait pas le droit de passage archipélagique peut s'exercer en utilisant les voies et routes servant normalement à la navigation internationale, art 53 CMB.

(c) L'absence de Zone Economique Exclusive (ZEE) en Méditerranée

Si l'instauration de telles zones permettrait à l'Etat Côtier d'y désigner des AMP, leur portée resterait limitée par les libertés dont jouissent les Etats tiers dans cet espace. Les Etats tiers pourraient utiliser la mer à « d'autres fins internationales licites liées à l'exercice de cette liberté », comme la navigation, le survol, poser des câbles, des pipelines sous marins.

Les droits de ces Etats sur cette zone sont beaucoup plus larges que le droit de passage inoffensif en mer territoriale.

(d) En haute mer

C'est le principe de liberté des mers qui régit cette zone, celui-ci comprenant la liberté de navigation. Le concept d'état côtier est marginal, c'est la loi du pavillon qui est compétente pour l'application de la CDB en haute mer. Il faut cependant relativiser son application en haute mer car même ci des Etats de pavillons de complaisance comme Panama ou Belize sont parties il faut garder à l'esprit d'une part que le droit international n'est pas coercitif et d'autre part que ces Etats restent responsables de 85% des naufrages et des accidents. Peu d'Aires marines protégées s'étendent jusqu'à la haute mer et si les états créateurs de le l'AMP perdent leur compétence sur cette zone ils peuvent cependant y suspendre le passage de leur propre flotte. C'est par exemple ce qu'ont fait la France et l'Italie dans le détroit de Bonifacio.

3) la prise en compte des zones vulnérables au niveau international

a) La contribution communautaire

Le droit communautaire ne régleme pas la navigation internationale cependant il convient de l'évoquer rapidement pour souligner les différents aspects de son action qui indirectement peuvent bénéficier à la protection des AMP face à la menace que représente à certains endroits le trafic maritime international:

La création de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM)

Crée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil, elle est opérationnelle depuis le début 2003. Elle contribue à renforcer le système global de sécurité maritime dans les eaux communautaires. Les caractéristiques principales de sa mission sont :

- Fournir des informations techniques et scientifiques à la Commission pour aider dans le processus de mise à jour de la législation.
- Contribuer au renforcement du régime de contrôle par l'Etat du port.
- Collaborer avec les Etats Membres pour la mise en œuvre des normes.

La pénalisation des actes de pollution

Une directive du Parlement et du Conseil de 2002 permet de punir pénalement la pollution causée par les navires dans les eaux territoriales et jusque dans la Zone de Protection Ecologique française (ZPE). Il existe également le projet de directive 2003/0037, qui durcit encore cette pénalisation.

Eloigner les « navires poubelles » de cotes européennes

Le règlement CE du 22 juillet 2003 interdit le transport à destination ou au départ de ports des Etats membres de produits pétroliers lourds dans des pétroliers à simple coque.

C'est un droit coercitif, contrairement au droit international général qui s'applique dans les ports et eaux communautaires. De plus, depuis l'élargissement il s'applique également à Malte qui est sur un rail important et Chypre, deux pays possédant d'importantes flottes marchandes.

S'il est vrai que seuls 7 pays du bassin méditerranéen sont concernés par ces normes, celles-ci profitent à la protection de la biodiversité marine dans la mesure où la grande majorité des AMP se situe dans les eaux territoriales d'Etats membres de l'UE.

b) Le rôle essentiel de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) dans la prise en compte des zones vulnérables au niveau international

Au niveau international l'OMI créée par la Conférence Maritime des Nations Unies est l'organisation compétente en matière de navigation. Son activité sur la protection du milieu marin est confirmée par la CMB et c'est également l'organisation qui a adopté la Convention MARPOL 73/78.

L'OMI est la seule institution compétente pour mettre en œuvre une protection ciblée face au trafic maritime.

i) La mise en œuvre des zones spéciales de la Convention MARPOL

La convention MARPOL prévoit la possibilité de désigner des zones sensibles comme zones spéciales par rapport à un type de pollution particulier. Cette désignation entraîne l'application de mesures techniques pour la zone en question, plus strictes que celles généralement applicables. La zone spéciale peut englober les espaces marins sous juridiction de plusieurs Etats, voir toute une mer fermée. La proposition visant la désignation est soumise par les Etats concernés au Comité de Protection de l'Environnement de l'OMI.

Malgré l'intérêt de ces zones, l'exemple méditerranéen avec une zone qui couvre tout le bassin montre que cet outil, au moins en Méditerranée n'isole pas les zones particulièrement sensibles au niveau de la biodiversité comme et les AMP. Ce n'est que l'adoption de règles plus strictes pas vraiment de vraies mesures.

ii) L'identification des Aires Marines Particulièrement Vulnérables : Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) par l'OMI.

Les PSSAs datent d'une résolution de l'OMI de 1978, mais le concept a beaucoup évolué depuis, notamment sous la pression de WWF et de l'UICN jusqu'à la nouvelle version dans la résolution adoptée le 29 novembre 2001.

La définition met l'accent sur la vulnérabilité de la zone face au transport maritime international comme fondement de l'action par le biais de l'OMI : Une PSSA est définie comme une aire qui demande une protection spéciale par le biais d'action de l'OMI du fait de son importance pour des raisons écologiques, socio-économiques ou scientifiques et du fait de sa vulnérabilité potentielle due aux dommages dus aux activités de la navigation internationale, art1-2 des lignes directrices. Les PSSA sont désignées par résolution du Comité de Protection de l'Environnement de l'OMI sur proposition d'un ou plusieurs des Etats membres de l'OMI.

L'intérêt de cet outil pour une protection réellement ciblée de zones importantes pour leur biodiversité réside dans « les mesures de protection associées » adoptées par l'OMI dans les limites de cette zone. Grâce à ces mesures on peut envisager la possibilité de faire appliquer à une aire vulnérable des mesures de protection dont l'adoption unilatérale par l'Etat côtier ne serait probablement pas reconnu par les Etats tiers.

Il existe 3 types de mesure que les états membres peuvent proposer lors de la désignation d'une PSSA : des mesures de restriction concernant les déversements faits par les navires à l'intérieur de l'aire, des mesures d'organisation du trafic ou des zones à éviter..

Une fois la PSSA désignée, les Etats membres de l'OMI doivent mettre en œuvre toutes les actions appropriées afin d'assurer que leurs navires respectent les mesures de protection associées.

Cet outil n'a pas encore prouvé son efficacité en Méditerranée. Depuis 2001 6 PSSAs ont été désignées mais aucune en Méditerranée.

5) Comment améliorer la prise en compte des zones sensibles au niveau international dans le contexte méditerranéen en particulier?

a) Proposer les Aires Spécialement Protégées d'Intérêt pour la Méditerranée (ASPIM) comme future PSSAs ...

Le CAR/ASP (Centre d'Action Régional pour les Aires Marines Protégées) et le REMPEC ont préparé conjointement et présenté lors de la 7^e réunion des points focaux nationaux du CAR/ASP qui s'est tenue à Séville du 30 avril au 2 juin un projet, qui consiste à présenter au Comité de Protection de l'Environnement de l'OMI les ASPIM comme PSSAs.

Le principe de ce projet n'est pas de créer une nouvelle catégorie de SPAMI ou d'aires marines protégées mais seulement d'utiliser les outils existants pour mettre en place une protection plus complète. Le statut de PSSA ne serait qu'additionnel et permettrait de solutionner le problème du trafic maritime sur les « hot spots » biologiques que sont les ASPIM.

Ce projet est le seul moyen de fournir à certaines AMP sélectionnées pour leurs aspects biologiques une protection spéciale face à la menace de la navigation internationale.

La procédure serait la suivante : le REMPEC et le CAR/ASP peuvent identifier les SPAMI susceptibles de devenir des PSSAs. Ensuite l'OMI et les Etats Membres peuvent conduire la procédure de désignation des PSSAs et fixer les mesures associées

L'UNEP MAP va faire une proposition concernant la reconnaissance de ces zones.

La conséquence est une véritable reconnaissance internationale de l'AMP qui concrètement avec les mesures de protection associées des PSSAs devra par exemple être évitée par les navires et apparaîtra sur les tableaux de navigation

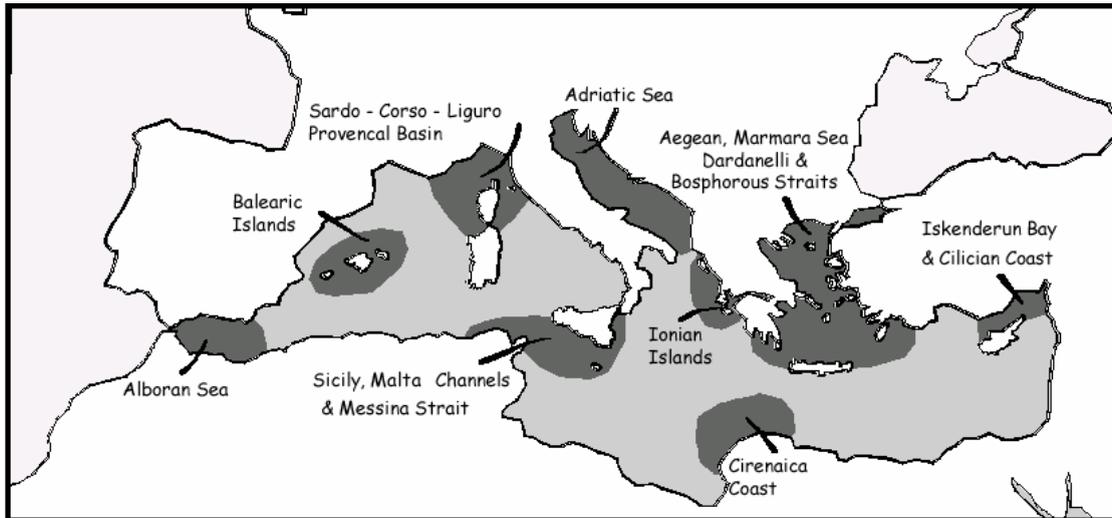
Ce projet semble une solution tout à fait envisageable et pourrait constituer un outil efficace. La participation du REMPEC entre tout à fait dans son mandat d'agence opérationnelle de l'OMI pour la prévention des pollutions dues au trafic maritime. Quand à la participation du RAC/SPA elle implique une intégration effective du droit « régional » de la protection de la biodiversité marine dans le droit international de la mer chapeauté par l'OMI.

De plus la fusion entre un outil régional comme l'ASPIM et un outil international comme la PSSA implique un renforcement de la légitimité pour les AMP concernées et un statut plus légitime est mieux à même de faire face au principe de liberté de navigation, notamment en haute mer.

c) ... ou inclure les ASPIM dans des PSSAs plus vastes

Il serait en fait plus ambitieux et plus conforme à la nature des PSSAs, d'inclure dans les PSSAs les ASPIM couvertes par cette dernière. En effet il semblerait que les PSSAs aient vocation à couvrir de grands espaces comme par exemple la mer des Caraïbes.

Cette idée a été soulevée par WWF international à Séville lors de la 7^e réunion des points focaux nationaux du CAR/ASP. En effet comme on le voit sur la carte, la totalité des ASPIM sont incluses dans les PSSAs proposées par WWF.



WWF:PSSAs proposées par WWF

On peut également penser qu'il serait réducteur d'utiliser en méditerranée les PSSA juste comme une surprotection des ASPIM.

Il serait peut-être plus ambitieux d'établir deux niveaux d'intervention :

- Développer des PSSAs en Méditerranée : il convient de rappeler que ces aires sont aussi désignées sur des critères socio-économique. Le meilleur exemple est la proposition de la mer adriatique comme PSSA parallèlement au projet de pipeline en Croatie : En aucun cas une PSSA déclarée sur la mer adriatique ne menacera le nouveau trafic du au pipeline, les mesures associées ne pourront être que des interdictions de mouiller à certains endroits et des zones à éviter. Cette protection va plus dans le sens d'un aménagement parallèle au développement d'une activité économique dans le but d'un développement plus durable de cette activité.
- d'inclure les ASPIM menacés par le trafic international dans les PSSAs

Documents

- Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982
- Convention sur la Diversité Biologique
- « Les aires marines spécialement protégées en droit international » UNEP (DEC)/MED WG. 268/inf.16 20 avril 2005
- « Information note about the process of designating SPAMIs as PSSAs » UNEP (DEC)/MED WG.268/inf8 28 May 2005
- « Droit international et communautaire de la biodiversité », Nicolas de Sadeleer et Charles-Hubert Born, édition Dalloz 2004
- “Rapport sur la pollution marine par hydrocarbures et les dégazages sauvages en Méditerranée”, WWF, 2003

Sites Internet

- <http://www.cdmt.droit.u-3mrs.fr/actu/newsdec2003.html> : articles du Centre de Droit Maritime et des Transports
- Organisation Maritime Internationale : <http://www.imo.org/index.htm>
- Association de citoyens qui défendent l'environnement maritime : Morglaz <http://www.morglaz.org/index.htm>

Remerciements

La réalisation de ce document n'aurait pas été possible sans la participation de :

L'association Mor-glaz : contact@morglaz.org ,

Lilia Khodjet El Khil, Technical Officer

E-mail: lilia.khodjet@rempec.org

REMPEC

Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine accidentelle

Mariantonia Lo Prete Docteur en droit de la mer : matahariswing@hotmail.com