



**Antarctic Treaty
Meeting of Experts**
9 - 11 DECEMBER 2009
WELLINGTON, NEW ZEALAND

Rapport des coprésidents

Réunion d'experts du Traité sur l'Antarctique sur la gestion du tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique

9-11 décembre 2009

Wellington (Nouvelle-Zélande)

Table des matières

1. Résumé des coprésidents et recommandations de la réunion	3
2. Rapport de la réunion d'experts du Traité sur l'Antarctique sur la gestion du tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique	5
Introduction	5
Allocution de bienvenue et ouverture	5
Élection du Bureau	5
Adoption de l'ordre du jour	5
Exposés et documents	6
Sujet 1 – Tendances ces dix dernières années du tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique, y compris les incidents maritimes, et projections futures.	6
Sujet 2 – Faits nouveaux à l'Organisation maritime internationale relatifs au tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique	8
Sujet 3 – Sécurité maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique	9
3) a) Prévention d'un incident maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique	9
3) b) Recherche et sauvetage en mer.....	12
Sujet 4 - Protection de l'environnement en Antarctique	13
4) a) Sauvegardes environnementales	13
4) b) Actions en cas d'urgence (Article 15 du Protocole au Traité sur l'Antarctique relatif à la protection de l'environnement).....	15
Sujet 5 – Navires battant pavillon d'États qui ne sont pas des Parties au Traité	16
Sujet 6 - Coopération entre la RCTA, l'Organisation maritime internationale et l'Organisation hydrographique internationale	17
3. Annexes	19
Annexe 1 - Décision 7 (2009)	19
Annexe 2 - Liste des participants	21
Annexe 3 - Discours d'ouverture	27
Annexe 4 – Remarques de Monsieur Murray McCully, ministre néo-zélandais des affaires étrangères	29
Annexe 5 - Liste complète des documents	31

1. Résumé des coprésidents et recommandations de la réunion

À la réunion d'experts du Traité sur l'Antarctique sur la gestion du tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique ont pris part 72 délégués de 19 Parties au Traité sur l'Antarctique et 14 experts invités de six organisations. Cette réunion, qui a eu lieu du 9 au 11 décembre 2009 à Wellington, avait été convoquée en application de la décision 7 (2009), qui demandait aux participants d'examiner les questions suivantes :

- Tendances ces dix dernières années du tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique, y compris les incidents maritimes, et projections futures
- Faits nouveaux à l'Organisation maritime internationale relatifs au tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique
- Sécurité maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique
- Protection de l'environnement en Antarctique
- Navires battant pavillon d'États qui ne sont pas des Parties au Traité
- Coopération entre la RCTA, l'Organisation maritime internationale et l'Organisation hydrographique internationale

31 documents ont été soumis à la réunion et présentés le premier jour. Le large éventail de documents d'excellente qualité a permis le déroulement d'un bout à l'autre de la réunion d'un débat de fond sur d'importantes questions. Les travaux ont eu lieu principalement en plénière à l'exception de ceux d'un groupe de contact informel qui a été créé pour examiner les éléments possibles d'un Code de navigation polaire obligatoire de l'OMI.

On trouvera ci-dessous une synthèse des recommandations adoptées par les participants à la réunion :

Recommandation 1 - Les incidents qui font intervenir des navires de tourisme dans la zone du Traité sur l'Antarctique devraient être pris en compte par les Parties à ce traité pour les leçons spécifiques qu'ils peuvent donner afin d'éviter des incidents similaires dans l'avenir. Les Parties qui ont des liens avec ces incidents (en particulier les États du pavillon ou les États d'autorisation) devraient être invités à fournir des informations pour faciliter la prise en compte de ces éléments.

Recommandation 2 - Sur la base des listes de vérification actuellement disponibles pour d'autres opérations en Antarctique, les Parties au Traité devraient envisager l'élaboration d'une liste de vérification spécifique pour les inspections, conformément au Traité sur l'Antarctique, des navires de tourisme et activités touristiques dans l'Antarctique.

Recommandation 3 - Les Parties au Traité devraient d'une part utiliser selon que de besoin les opinions émises par les experts dans leurs délibérations sur le projet de code polaire obligatoire de l'OMI afin de se préparer aux prochaines réunions du Sous-comité de la conception et de l'équipement du navire et de la RCTA et, d'autre part, débattre à la RCTA la manière dont les Parties au Traité pourraient le mieux contribuer aux débats de l'OMI.

Recommandation 4 - Les Parties au Traité devraient non seulement continuer de contribuer aux levés hydrographiques et renseignements cartographiques mais aussi envisager d'informer les navires qui ont l'intention de se rendre dans la zone du Traité sur l'Antarctique que les levés de nombreuses Parties ne répondent pas aux normes modernes.

Recommandation 5 - Les Parties au Traité devraient continuer de contribuer au maintien et à l'amélioration de services de glace de mer dans la zone du Traité sur l'Antarctique.

Recommandation 6 - Les Parties au Traité devraient appliquer de manière proactive aux navires de tourisme se rendant dans la zone du Traité sur l'Antarctique le même régime du contrôle par l'État du port au moyen le cas échéant de protocoles d'accord ou d'accords de telle sorte qu'ils puissent satisfaire à toutes les normes internationales juridiquement contraignantes applicables.

Recommandation 7 - Les experts sont convenus que les cinq Parties chargées de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage dans l'Antarctique devraient partager leurs plans et coordonner davantage ces opérations avec les programmes nationaux et l'IAATO.

Recommandation 8 – Tous les équipages des navires qui prévoient de se rendre dans les eaux antarctiques devraient être tenus de suivre un entraînement aux conditions qu'ils s'attendent à y rencontrer et, le cas échéant, conformément au chapitre 14 des directives de l'OMI pour les navires exploités dans les régions polaires.

Recommandation 9 – Les Parties au Traité sur l'Antarctique devraient continuer d'encourager les navires de tourisme et des organisations non gouvernementales qui ne participent pas aux programmes de surveillance des navires de l'IAATO ou du COMNAP à faire régulièrement rapport sur leur position au Centre de coordination des recherches de secours maritimes concerné. Tous les navires de tourisme et des organisations non gouvernementales devraient, conformément à la résolution 6 (2008) de la RCTA, suivre de près les 'directives renforcées de l'OMI pour la sécurité des navires à passagers exploités dans des zones éloignées de moyens de recherche et de sauvetage'.

Recommandation 10 – Les Parties au Traité sur l'Antarctique qui ne l'ont pas encore fait devraient envisager d'approuver à titre prioritaire la mesure 4 (2004) sur l'assurance et les plans d'urgence à établir pour le tourisme et les activités non gouvernementales dans la zone du Traité sur l'Antarctique.

Recommandation 11 – Les experts ont recommandé que les comités et groupes concernés de la RCTA (comme le CPE et le groupe de travail sur les questions opérationnelles) examinent plus en détail la manière dont parti pourrait être tiré de l'évaluation des aspects et impacts environnementaux du tourisme maritime dans l'Antarctique que contient le document WP008 (Appendice A) en vue d'éclairer leurs délibérations sur la gestion du tourisme maritime et la navigation en général.

Recommandation 12 - Les Parties et ceux qui participent à des activités non gouvernementales devraient être encouragés à fournir des données spatiales et temporelles à l'appui d'études et de synthèses futures pour examen par le CPE et la RCTA.

Recommandation 13 - Les Parties au Traité devraient échanger des informations sur les plans d'urgence à établir en application de l'article 15 pour réagir aux incidents susceptibles d'avoir des impacts négatifs sur l'environnement en Antarctique.

Recommandation 14 – La RCTA devrait envisager l'élaboration de lignes directrices pour réagir aux déversements d'hydrocarbures de grande envergure se produisant dans la zone du Traité sur l'Antarctique.

Recommandation 15 – Les experts sont convenus qu'une coordination plus étroite entre les Parties au Traité sur l'Antarctique pour ce qui est des questions antarctiques à l'OMI peut être dans certains cas utile et ils ont suggéré que, à leur XXXIII^e réunion, les Parties consultatives au Traité sur l'Antarctique examinent la possibilité de mettre en place des mécanismes de coordination.

Recommandation 16 – Conscients de l'utilité de la présence de l'OMI et des précieuses contributions du représentant de cette organisation, les experts ont encouragé l'OMI à assister à la prochaine RCTA. Ils ont recommandé que, à leur XXXIII^e réunion, les Parties consultatives envisagent plus en détail la possibilité de renforcer les relations de travail en coopération.

Recommandation 17 – Les Parties devraient continuer d'inviter la Commission de l'OHI sur l'Antarctique aux réunions consultatives annuelles du Traité sur l'Antarctique pour faire rapport sur l'état d'avancement de la production de levés hydrographiques et de cartes nautiques dans les eaux antarctiques. Elles sont également convenues que, le cas échéant, la RCTA devrait être représentée aux réunions de cette commission. Lorsqu'une réunion de la Commission va se tenir dans un pays qui est également une Partie consultative au Traité, cette dernière devrait envisager d'y assister.

2. Rapport de la Réunion d'experts du Traité sur l'Antarctique sur la gestion du tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique

Introduction

1. La réunion d'experts du Traité sur l'Antarctique sur la gestion du tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique s'est tenue du 9 au 11 décembre 2009 à Wellington (Nouvelle-Zélande) et ce, conformément à la décision 7 (2009) qui figure à l'annexe 1.
2. Le but de cette réunion était d'accélérer dans la mesure du possible l'examen de questions relatives à la gestion du tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique et de formuler des recommandations aux fins de leur examen par les Parties à la XXXIII^e Réunion consultative du Traité sur l'Antarctique lorsqu'elles se réuniront du 3 au 14 mai 2010 à Punta del Este (Uruguay).
3. Ont pris part à la réunion des représentants des Parties ci-après au Traité sur l'Antarctique : Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Australie, Chili, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Italie, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pérou, Royaume-Uni, Suède et Uruguay.
4. Les organismes spécialisés suivants étaient présents : Antarctic and Southern Ocean Coalition (ASOC), Association internationale des organisateurs de voyages en Antarctique (IAATO), Conseil des directeurs des programmes antarctiques nationaux (COMNAP), Organisation hydrographique internationale (OHI), Organisation maritime internationale (OMI) et Organisation mondiale du tourisme (OMM).
5. On trouvera à l'annexe 2 une liste des participants.

Allocution de bienvenue et ouverture

6. Mme Catherine Taylor, PDG de Maritime New Zealand, a prononcé le discours d'ouverture (Annexe 3).

Élection du Bureau

7. Caroline Forsyth, Secrétaire adjointe, Ministère néo-zélandais des affaires étrangères et du commerce extérieur, et M. Olav Orheim (Norvège) ont été élus coprésidents de la réunion. Carlos Salgado, capitaine de corvette (Chili) et M. Ewan McIvor (Australie) en ont été élus vice-présidents. James Walker, Ministère néo-zélandais des affaires étrangères et du commerce extérieur, a été nommé chef du Secrétariat de la réunion. Amanda Vercoe, Ministère néo-zélandais des affaires étrangères et du commerce extérieur, a été nommée chef rapporteur.

Adoption de l'ordre du jour

8. L'ordre du jour que la Nouvelle-Zélande avait diffusé avant la réunion a été adopté (voir ci-dessous).
 1. Introduction
 2. Élection du Bureau
 3. Adoption de l'ordre du jour
 4. *Sujet 1* - Tendances ces dix dernières années du tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique, y compris les incidents maritimes, et protections futures
 5. *Sujet 2* – Faits nouveaux à l'Organisation maritime internationale relatifs au tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique

6. *Sujet 3* - Sécurité maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique
7. *Sujet 4* - Protection de l'environnement en Antarctique
8. *Sujet 5* - Navires battant pavillon d'États qui ne sont pas des Parties au Traité
9. *Sujet 6* - Coopération entre la RCTA, l'Organisation maritime internationale et l'Organisation hydrographique internationale
10. Propositions et rapport à la XXXIII^e RCTA

Exposés et documents

9. Un total de 31 documents ont été soumis pour examen pendant la réunion par les délégations. Ils ont été présentés en plénière le premier jour. On trouvera à l'annexe 4 une liste complète de ces documents ainsi que les points de l'ordre du jour à titre desquels ils ont été examinés.

Sujet 1 – Tendances ces dix dernières années du tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique, y compris les incidents maritimes, et projections futures

10. La Nouvelle-Zélande a présenté au titre de ce point de l'ordre du jour deux documents pour examen, à savoir le document WP001 intitulé 'Antarctic Treaty Meeting of Experts on the Management of Ship-borne Tourism in the Antarctic Treaty Area; An Overview' et le document WP002 intitulé 'Past and future changes in sea ice around Antarctica'.

11. Le document WP001 donnait un aperçu des travaux effectués à ce jour pour gérer le tourisme maritime dans les eaux antarctiques et signalait que le naufrage du *MV Explorer* avait été un sérieux 'avertissement' pour maintes Parties au Traité sur l'Antarctique à la XXXI^e RCTA. Il décrivait également les résultats que la Nouvelle-Zélande espérait obtenir de la réunion d'experts tout en formulant des recommandations aux fins de son examen, y compris sur des questions ayant trait à un code de navigation polaire obligatoire, au contrôle par l'État du port ainsi qu'aux opérations de recherche et de sauvetage et de cartographie dans les eaux antarctiques.

12. Le document WP002 contenait une étude des changements historiques qu'avait connus la glace de mer et les prédictions futures de l'évolution de cette glace, en particulier l'évolution à plus long terme. Il notait que les modèles climatiques prévoient certes une diminution de l'étendue de la future glace de mer mais que la glace allait demeurer une caractéristique omniprésente dans l'Antarctique pendant le reste du 21^e siècle et qu'elle allait par conséquent continuer de poser dans un avenir prévisible un risque pour les navires de tourisme.

13. L'ASOC a présenté le document IP001 intitulé 'Antarctic Ship-borne Tourism and Inspections Under Article VII of the Antarctic Treaty and Article 14 of the Protocol on Environmental Protection', qui passait en revue les inspections officielles de navires de tourisme dans la zone du Traité sur l'Antarctique. Ce document recommandait que le tourisme devienne l'objet plus qu'il n'a été jusqu'ici d'inspections et signalait qu'il se pourrait qu'une liste de vérification spécifique destinée à faciliter l'inspection de navires de tourisme et d'activités touristiques dans l'Antarctique doive être établie.

14. L'ASOC a également présenté le document IP003 intitulé 'Making Tangible Progress on a Strategic Vision for Antarctic Tourism' qui faisait remarquer qu'il n'y a pas actuellement un régime global de gestion du tourisme pour la région antarctique. Ce document indiquait que l'approbation d'instruments clés juridiquement contraignants qui ne sont pas encore appliqués était une priorité tout comme l'était celle des principes directeurs du tourisme de la résolution 7 (2009). Il contenait également des recommandations sur le recensement des lacunes dont souffraient les règlements du tourisme existants, sur la révision et l'amélioration de la manière dont les EIE sont appliquées au tourisme ainsi que sur l'utilisation proactive des ZSPA et ZGSA comme outil de gestion du tourisme.

15. L'IAATO a présenté le document IP007 intitulé 'IAATO Summary of Antarctic Ship-Based Tourism', qui résumait le tourisme maritime en Antarctique durant la campagne 2008-2009 et faisait des projections pour la campagne 2009-2010 et au-delà. Elle a noté que, en dépit du recul actuel de la demande

qui est lié au climat économique défavorable, il est probable que la demande de la clientèle souhaitant visiter l'Antarctique persistera dans l'avenir.

16. Les États-Unis d'Amérique et l'IAATO ont présenté le document IP009 intitulé 'Spatial Patterns of Tour Ship Traffic in the Antarctic Peninsula Region' qui examinait le schéma du trafic des navires de tourisme le long de la péninsule Antarctique, utilisant pour ce faire 19 années de statistiques sur les débarquements de passagers et cinq années d'itinéraires reconstruits. Les principaux points soulevés dans le document ont été les suivants :

- les débarquements de passagers et le trafic maritime sont très concentrés en un petit nombre d'endroits spécifiques;
- la croissance des activités touristiques en ces endroits a été excessivement rapide par rapport à celle des visites de la péninsule dans son ensemble; et
- cette analyse a fourni un mécanisme utile qui pourrait contribuer à un examen et à une évaluation des outils de gestion existants.

17. Le Royaume-Uni a soumis le document IP012 intitulé 'Final Report of the Antarctic Treaty Meeting of Experts – Guidelines for Antarctic Shipping and Related Activities' qui avait été initialement présenté à la XXIV^e RCTA sous la cote WP026. La Norvège a pour sa part soumis le document IP015 intitulé 'Report of the Continued Intersessional Contact Group on Issues Concerning Passenger Ships Operating in Antarctic Waters', qui avait été présenté à la XXXII^e RCTA.

18. L'Organisation mondiale du tourisme a présenté le document IP016 intitulé 'Observations on Ship-borne Tourism in Antarctica' qui examinait l'importance d'un tourisme antarctique durable afin de réduire au minimum les impacts potentiellement négatifs sur les sites antarctiques et fait plusieurs recommandations.

19. Les experts ont pris note du document WP001 et ils sont convenus qu'il était important pour les Parties au Traité sur l'Antarctique de rester conscientes des incidents faisant intervenir des navires de tourisme dans la zone du Traité sur l'Antarctique afin d'aider à éviter des incidents semblables dans l'avenir. Ils ont rappelé que l'OMI avait un groupe de travail sur l'analyse des accidents chargé d'examiner les rapports sur les incidents de navires, notamment des questions techniques spécifiques. Il a été noté que les Parties au Traité pourraient en tirer des 'enseignements plus larges'.

20. *Recommandation 1 – Les incidents qui font intervenir des navires de tourisme dans la zone du Traité sur l'Antarctique devraient être pris en compte par les Parties à ce traité pour les leçons spécifiques qu'ils peuvent donner afin d'éviter des incidents similaires dans l'avenir. Les Parties qui ont des liens avec ces incidents (en particulier les États du pavillon ou les États d'autorisation) devraient être invités à fournir des informations pour faciliter la prise en compte de ces éléments.*

21. Les experts ont accueilli avec satisfaction les conclusions du document WP002 qui montraient qu'il était peu probable que se produiraient dans un avenir proche des changements significatifs dans l'étendue de la glace de mer en Antarctique. Ils ont cependant noté que, ces vingt dernières années, la péninsule Antarctique avait enregistré pendant l'été une augmentation du nombre de jours sans glace (85).

22. Les experts ont examiné les documents IP003 et IP009 et ils sont convenus que, compte tenu des tendances spatiales observées du tourisme maritime, il était nécessaire d'élaborer un plan stratégique de gestion des sites touristiques en Antarctique. Ils ont ajouté qu'il serait sage de se demander s'il fallait privilégier la concentration du tourisme maritime en un certain nombre de sites ou leur dispersion à une échelle plus large du continent. Quelques participants ont suggéré que cette planification stratégique de gestion des sites comprenne l'examen d'autres activités se déroulant dans l'Antarctique en vue de se faire une bonne idée des impacts élargis.

23. L'Australie a signalé que le Comité pour la protection de l'environnement (CPE) faisait actuellement une étude des impacts sur l'environnement du tourisme en Antarctique, qui couvrait le tourisme maritime ainsi que les activités touristiques de caractère plus général. Le but de cette étude était de fournir une base objective aux délibérations du CPE sur la gestion des activités touristiques dans l'avenir. Le groupe de gestion des projets pour l'étude allait se réunir la semaine suivante à Christchurch et souhaitait que les experts fassent part de leurs observations. Un aperçu de l'étude était à la disposition des experts afin de leur donner de plus amples informations.

24. Les experts ont accueilli cette étude avec satisfaction, la jugeant utile pour des délibérations plus approfondies sur une approche stratégique en matière de gestion de la région antarctique.

25. Les experts ont pris note du document IP001 et du rôle important que les inspections de navires de tourisme par les Parties au Traité jouaient dans la communication d'informations sur le niveau d'application des dispositions du Traité et de son Protocole. Ils sont convenus que les inspections devraient se poursuivre dans l'avenir et qu'il fallait envisager l'élaboration d'une liste de vérification spécifique pour l'inspection des navires de tourisme et des activités touristiques dans l'Antarctique.

26. *Recommandation 2 - Sur la base des listes de vérification actuellement disponibles pour d'autres opérations en Antarctique, les Parties au Traité devraient envisager l'élaboration d'une liste de vérification spécifique pour les inspections, conformément au Traité sur l'Antarctique, des navires de tourisme et activités touristiques dans l'Antarctique.*

Sujet 2 – Faits nouveaux à l'Organisation maritime internationale relatifs au tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique

27. L'OMI a présenté le document IP005 intitulé 'International Requirements for Ships Operating in Polar Waters' qui faisait une mise à jour du respect des obligations imposées par l'OMI aux navires exploités dans les eaux polaires (régions arctique et antarctique). Ce document contenait également des dispositions des Conventions SOLAS, MARPOL et STCW et du Protocole de Torremolinos portant sur des questions telles que la stabilité, les engins de sauvetage, la navigation, les directives pour les navires exploités dans les eaux polaires, le statut des zones spéciales, les modalités de transport du fioul lourd heavy grade oil, la certification des pilotes des glaces et les bateaux de pêche.

28. L'OMI a également présenté le document IP006 intitulé 'Projet de résolution de l'Assemblée : Directives pour les navires exploités dans les eaux polaires', qui contenait les obligations dont doivent s'acquitter les navires exploités dans les eaux arctiques et antarctiques, et elle a informé les experts que, dans l'intervalle, les directives avaient été adoptées le 3 décembre 2009 (Assemblée de l'OMI 1024(26)). Ces directives couvraient des questions ayant trait à la conception et à la construction des navires, à l'équipement dont le matériel de sauvetage et de sécurité anti-incendie, aux modalités d'exploitation, y compris les effectifs, ainsi qu'à la protection de l'environnement et la maîtrise des avaries.

29. Les experts ont remercié l'OMI pour cette mise à jour détaillée (document IP005) des obligations actuellement imposées par l'OMI aux navires exploités dans les eaux polaires, base utile des délibérations qui auraient lieu en février 2010 au Sous-comité de la conception et de l'équipement du navire sur l'élaboration d'un code polaire obligatoire pour les navires exploités dans les eaux polaires. Le représentant de l'OMI a confirmé que le document serait transmis à ce sous-comité comme l'avait demandé la réunion d'experts.

30. Les experts ont rappelé la résolution 8 (2009) de la RCTA qui accueillait avec satisfaction les travaux effectués par l'OMI en vue d'élaborer des directives pour les navires exploités dans les eaux polaires et ils ont noté le désir des Parties au Traité de voir l'OMI élaborer des dispositions obligatoires pour les navires exploités dans les eaux antarctiques. Ils ont pris note avec un grand plaisir que l'Assemblée de l'OMI avait adopté les directives le 3 décembre 2009 (IMO 1024 (26)). Ils ont réitéré leur vigoureux soutien pour l'élaboration d'un code polaire obligatoire. Les Parties présentes ont confirmé qu'elles continueraient de prendre une part active au processus et ce, afin de partager leurs connaissances spécifiques sur les activités des navires de tourisme dans l'Antarctique.

31. Les experts ont estimé qu'il pourrait s'avérer utile de transmettre à l'OMI les informations qui avaient été présentées sur les aspects pratiques du tourisme maritime dans l'Antarctique, y compris par exemple le nombre des navires, la distribution spatiale des voyages et les conditions climatiques. Cela aiderait le Comité à comprendre les conditions du tourisme maritime propres à la région antarctique. Il a été suggéré que le Comité devrait également veiller à prendre en compte les informations d'autres activités de navigation menées dans l'Antarctique comme celles des navires des programmes nationaux. Il a par ailleurs été suggéré que l'interaction entre les navires de tourisme et les débarquements de touristes dans l'Antarctique serait un facteur important à prendre en considération dans l'élaboration du code.

32. La Nouvelle-Zélande s'est offerte à établir un document pour la réunion en février 2010 du Sous-comité de la conception et de l'équipement du navire, rappelant que la réunion d'experts avait eu lieu du 9 au 11 décembre 2009. Ce document pourrait également souligner l'intérêt porté par les experts à l'élaboration d'un code polaire obligatoire et prévoir éventuellement la contribution de la RCTA à la réunion en octobre 2010 du Comité. Le rapport complet de la réunion d'experts serait présenté à la XXXIIIe RCTA qui se tiendra en mai 2010 en Uruguay.

33. Les experts ont créé un groupe de contact informel chargé de débattre les éléments du code polaire obligatoire de l'OMI et noté que ce groupe avait souligné :

- qu'il ne serait pas possible à la présente réunion d'experts d'établir une liste complète des éléments des directives polaires actuelles qui devraient figurer dans un code polaire obligatoire;
- qu'un code polaire obligatoire devrait être plus ample que les directives polaires actuelles. Il a été noté qu'il serait souhaitable que ce code soit appliqué de manière large et systématique aux navires exploités dans l'Arctique et l'Antarctique;
- qu'un code polaire obligatoire devrait ne pas ignorer les différentes conditions à remplir par les navires exploités dans l'Antarctique et l'Arctique. La RCTA a un rôle important à jouer dans la communication à l'OMI d'informations spécifiques sur l'Antarctique;
- qu'un code polaire obligatoire devrait être applicable aux nouveaux navires et, dans toute la mesure du possible, aux navires existants;
- que, dans l'établissement des zones d'exploitation proposées, la capacité du navire de survivre à un accident et la disponibilité de services de recherche et de sauvetage pourraient être prise en compte;
- que le code polaire obligatoire devrait porter essentiellement sur la prévention des accidents et la protection de l'environnement compte en effet tenu de l'éloignement de l'Antarctique. Ceci étant, d'autres facteurs comme les services de recherche et de sauvetage qui ne figurent pas actuellement dans les directives polaires doivent également être pris en considération dans le code polaire obligatoire;
- que le document IP005 (OMI) donnait un aperçu utile des règlements actuels de l'OMI qui doivent être pris en compte dans l'élaboration du code polaire obligatoire;
- qu'il faudrait ne pas oublier que le code polaire obligatoire doit être un code global lié à des instruments obligatoires actuels (y compris la Convention SOLAS, la Convention MARPOL et le Code STCW);
- que la RCTA devrait insister auprès de l'OMI sur l'importance de la protection de l'environnement en Antarctique et la prier instamment de prendre en considération dans l'élaboration du code polaire la nécessité de réduire au minimum la pollution marine dans la zone du Traité sur l'Antarctique;
- que toutes les Parties au Traité devraient être encouragées à prendre pleinement part à l'élaboration du code polaire obligatoire;
- que la RCTA devrait prendre en considération ce qu'il pourrait être utile d'inclure dans l'élaboration du code polaire obligatoire de l'OMI concernant les déversements d'hydrocarbures et la protection de l'environnement.

34. Les experts ont fait remarquer que la négociation d'un code polaire obligatoire serait une tâche ardue.

35. *Recommandation 3 - Les Parties au Traité devraient d'une part utiliser selon que de besoin les opinions émises par les experts dans leurs délibérations sur le projet de code polaire obligatoire de l'OMI afin de se préparer aux prochaines réunions du Sous-comité de la conception et de l'équipement du navire et de la RCTA et, d'autre part, débattre à la RCTA la manière dont les Parties au Traité pourraient le mieux contribuer aux débats de l'OMI.*

36. Le groupe de contact informel a également suggéré que le rapport du groupe de contact permanent sur les questions concernant les navires à passagers exploités dans les eaux antarctiques (IP015, Norvège) soit soumis pour examen à l'OMI par une Partie intéressée.

Sujet 3 – Sécurité maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique

3) a) Prévention d'un incident maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique

3) a) i) *Conception et construction de navires, exploitation sûre des navires*

37. L'IAATO a présenté le document IP008 intitulé "IAATO Actions and Recommendations to Tourism Vessel Operators to Enhance Marine Safety" qui décrivait les mesures prises par l'Association suite à une analyse du rapport libérien sur le *MV Explorer* et d'autres incidents, notamment la modification des procédures d'utilisation de son système de localisation des navires, la promotion de l'utilisation d'embarcations de sauvetage fermées et l'application des directives pour les navires exploités dans les eaux polaires. Des modifications ont également été apportées aux statuts de l'IAATO pour renforcer les conditions d'expérience des officiers de pont. Qui plus est, l'IAATO a recommandé que soient faits une étude des informations sur les conditions météorologiques, la glace et l'acheminement ainsi qu'un examen à intervalles réguliers des procédures d'intervention en cas d'urgence, que soient mises à jour les techniques de navigation, que les entraînements à bord du navire tiennent compte des dommages causés par la glace et que tout soit mis en oeuvre pour que les passagers et les équipages soient conscients de la nécessité de porter des vêtements appropriés dans les conditions antarctiques.

38. Les experts ont accueilli avec satisfaction les documents d'information sur cette question ainsi que la mise en place par l'IAATO d'un projet complémentaire d'évaluation des risques suite aux travaux effectués par le groupe de travail intersessions qui avait présenté ses conclusions à la XXXII^e RCTA.

3) a) ii) *Hydrographie et cartographie*

39. Le Royaume-Uni a présenté le document WP012 intitulé 'The Antarctic Polar View Program, Information from Satellite Observations for Safer and Efficient Sea Ice Navigation'. Il a fait remarquer que ce programme aidait à renforcer la sécurité et la performance des navires exploités dans l'Antarctique en fournissant à partir d'images satellitaires des informations à jour sur la glace de mer. Ces informations contribuent à améliorer la sécurité de la navigation, à accroître l'efficacité de l'acheminement et à pallier plus facilement les situations d'urgence. Le programme Polar View, qui était opérationnel depuis l'été austral 2006-2007, était maintenant largement utilisé par les navires des programmes antarctiques nationaux, les navires de tourisme et les bateaux de pêche. À ce jour, ses services avaient été financés par l'Agence spatiale européenne et le Ministère des affaires étrangères et du Commonwealth. L'accès à ces services était actuellement gratuit et ouvert à tous mais leur financement s'arrêterait en juin 2010.

40. Les experts ont souligné la très grande utilité des informations à jour sur la glace de mer que fournissait l'excellent système Polar View (www.polarview.aq) et indiqué qu'il nécessiterait des fonds additionnels après le mois de juin 2010. L'Argentine a mis en exergue les avantages opérationnels que ce système avait offerts lorsqu'un navire de tourisme s'était trouvé bloqué par la glace dans la mer de Weddell en novembre 2009. La Nouvelle-Zélande a signalé que le Centre néo-zélandais de coordination de sauvetage en mer utilisait également le programme Polar View pour prêter secours en cas d'urgence dans la mer de Ross.

41. La Nouvelle-Zélande a présenté le document WP004 intitulé 'New Zealand: Hydrographic Surveying and Charting in the Ross Sea Region, Antarctica' qui notait que la majeure partie de la région de la mer antarctique n'a toujours pas fait l'objet de levés hydrographiques ou qu'elle doit faire l'objet de levés modernes et que moins de un pour cent de la zone marine dans la courbe de niveau de 200 m a été recensé pour répondre aux besoins des navires contemporains qui entrent dans les eaux antarctiques. Le document recommandait que les Parties au Traité sur l'Antarctique informent tous les navires de tourisme ayant l'intention de se rendre dans la zone du Traité sur l'Antarctique de la nécessité de tenir compte des limitations de l'adéquation des cartes de la région et qu'elles contribuent à l'amélioration des informations hydrographiques.

42. L'OHI a présenté le document IP013 qui décrivait son rôle et les travaux effectués jusqu'ici dans les eaux antarctiques par la Commission hydrographique sur l'Antarctique. Ce document rappelait la résolution 5 (2008) de la XXXI^e RCTA qui notait l'importance d'améliorer les levés hydrographiques et la cartographie marine à l'appui de la sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement dans la région de l'Antarctique' et recommandait aux Parties qu'elles envisagent d'accroître le nombre de jours consacrés par les navires aux levés hydrographiques et de se livrer à un travail de cartographie plus concerté des eaux antarctiques.

43. Les experts ont fait vigoureusement leur l'importance d'établir des cartes marines et félicité la Commission hydrographique sur l'Antarctique pour son travail très précieux, notant par ailleurs l'avis de l'OHI sur un écart potentiel entre la transmission obligatoire après 2012 du Système électronique d'information et de visualisation des cartes marines (ECDIS) par les navires SOLAS d'une part et la Cartographie électronique de navigation nécessaire.

44. *Recommandation 4 - Les Parties au Traité devraient non seulement continuer de contribuer aux levés hydrographiques et renseignements cartographiques mais aussi envisager d'informer les navires qui ont l'intention de se rendre dans la zone du Traité sur l'Antarctique que les levés de nombreuses Parties ne répondent pas aux normes modernes.*

45. *Recommandation 5 - Les Parties au Traité devraient continuer de contribuer au maintien et à l'amélioration de services de glace de mer dans la zone du Traité sur l'Antarctique.*

3) a) iii) Contrôle par l'État du port

46. La Nouvelle-Zélande a présenté le document WP007 intitulé 'A Proposal to Enhance Port State Control for Tourist Vessels Departing to Antarctica' qui notait que le contrôle par l'État du port était devenu nécessaire en raison du contrôle inefficace exercé par quelques États sur les navires battant leur pavillon. Ce document proposait d'utiliser le régime multilatéral existant de contrôle par l'État du port pour inspecter de manière proactive les navires se rendant dans les eaux antarctiques en vue d'atténuer les risques d'un accident maritime ou d'un déversement d'hydrocarbure.

47. Les experts ont examiné deux questions soulevées dans le document de travail, à savoir les inspections de navires par les États du port en vertu d'instruments obligatoires de l'OMI et les évaluations volontaires possibles par les États du port en fonction des directives polaires de l'OMI.

48. Il a été généralement reconnu qu'il était important d'effectuer les inspections en vertu des instruments obligatoires de l'OMI et que les États du port avaient en général le droit et le devoir d'effectuer de telles inspections. Un futur code polaire obligatoire viendrait s'ajouter à ces instruments.

49. Les États-Unis d'Amérique ont souligné que le contrôle par l'État du port était une extension du droit inhérent qu'a l'État d'exercer l'autorité de l'État du port pour protéger ses intérêts dans les eaux sur lesquelles il a des droits souverains. À leur avis, cette autorité est principalement exercée pour renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement dans les eaux où l'État du port a des droits souverains. Tous les avantages additionnels pour la sauvegarde de la vie en mer et une protection de l'environnement en dehors de son territoire sont des effets accessoires de l'exercice par les États parties des mesures du contrôle par l'État du port. Conscients que les États du pavillon ont pour principale responsabilité de veiller à ce que les navires battant leur pavillon appliquent les conventions pertinentes de l'OMI et affirmant l'utilité du contrôle par l'État du port, les États-Unis d'Amérique ont souligné la nécessité d'être précis lorsque sont faites des propositions destinées à renforcer le contrôle par l'État du port dans l'hémisphère sud.

50. L'Argentine a rappelé que le contrôle par l'État du port était également prévu dans les articles 218 et 219 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

51. Les experts ont admis que le contrôle par l'État du port ne se limitait pas aux navires de tourisme et que cette valeur particulière peut être considérée comme un ajout à d'autres mécanismes de gestion. Les navires de tourisme devraient être soumis à des inspections par l'État du port. Dans le cas contraire, les navires enregistrés dans des États qui ne sont pas parties au Traité sur l'Antarctique pourraient ne pas être l'objet d'un contrôle approprié.

52. Il peut certes être nécessaire de renforcer la capacité qu'ont les ports d'exercer un tel contrôle mais il était nécessaire que ce contrôle repose sur des accords internationaux en vigueur et qu'il évite un double emploi inutile. Il a été indiqué que la Convention MARPOL désigne la zone située au sud du 60° degré de latitude sud comme une zone spéciale, ce qui pourrait constituer un objet additionnel pour les inspections par l'État du port.

53. Quelques participants étaient d'avis que les évaluations volontaires des navires en fonction d'autres critères, en particulier les obligations imposées par des instruments du système du Traité sur l'Antarctique,

pourraient être utiles mais il a été convenu qu'elles ne pouvaient pas faire partie du contrôle par l'État du port.

54. *Recommandation 6 - Les Parties au Traité devraient appliquer de manière proactive aux navires de tourisme se rendant dans la zone du Traité sur l'Antarctique le même régime du contrôle par l'État du port au moyen le cas échéant de protocoles d'accord ou d'accords de telle sorte qu'ils puissent satisfaire à toutes les normes internationales juridiquement contraignantes applicables.*

3) b) Recherche et sauvetage en mer

55. La France a présenté au titre de ce point de l'ordre du jour et du sujet 4 b) également le document WP003 intitulé 'Managing Human and Environmental Risks in Antarctica' qui examinait le mécanisme existant de gestion des incidents environnementaux et humains dans l'Antarctique et envisageait la possibilité d'y apporter des modifications susceptibles de rendre plus cohérente la gestion des risques dans la zone du Traité sur l'Antarctique dans son ensemble.

56. La Nouvelle-Zélande a présenté le document WP011 intitulé 'Enhancing Cooperation between MRCCs and National Antarctic Programmes' qui examinait la coopération de la Nouvelle-Zélande avec les États-Unis d'Amérique dans le domaine des opérations de recherche et de sauvetage en Antarctique. Ce document notait que la prestation de services de recherche et de sauvetage soulevait d'énormes problèmes dans la zone du Traité sur l'Antarctique et recommandait que les cinq centres de coordination de recherches de secours maritimes chargés des opérations de recherche et de sauvetage pour cette zone se communiquent leurs plans d'intervention en cas d'urgence et coordonnent leurs activités avec les programmes nationaux.

57. Le Chili a présenté le document WP013 intitulé 'Recommendations for reducing risks that affect the safety of human life, considering the increase in ship-borne tourism in Antarctica during the last decade', qui débattait le nombre de plus en plus élevé de navires de tourisme en visite dans les eaux antarctiques et la nécessité pour les Parties ayant des responsabilités en matière de recherche et de sauvetage de pouvoir compter sur des informations adéquates quant à la destination de ces navires en cas d'incident. Ce document faisait des recommandations sur la nécessité d'entraîner les équipages de pont à naviguer dans les eaux antarctiques et offrait à cette fin un cours sur les opérations dans les eaux antarctiques ainsi que sur la nécessité pour les navires de faire rapport à intervalles réguliers sur leur position et leurs moyens de sauvetage et d'assistance médicale.

58. L'Argentine a présenté le document WP015 intitulé 'Increase of Antarctic Tourism Vessel Incidents – Overview and proposed course of action', qui identifiait quelques-uns des facteurs communs et des enseignements tirés des incidents les plus récents avec des navires de tourisme en Antarctique, notamment le manque d'expérience des équipages et une cartographie incomplète des difficultés soulevées par la navigation dans la glace de mer. Ce document recommandait des conditions minima pour les officiers naviguant dans les eaux antarctiques et offrait un cours sur 'la navigation en Antarctique' qui comprenait une procédure de simulation sur le pont.

59. L'ASOC a présenté le document IP002: 'Antarctic Ship-borne Tourism: Perspectives on Shipping Management' qui faisait des recommandations portant sur une série de questions relatives à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement en Antarctique, notamment des questions qui devraient figurer dans l'élaboration d'un code polaire obligatoire, à savoir la nécessité de mettre en place un système de contrôle du trafic des navires dans l'Antarctique et celle de prendre davantage en considération les mesures d'acheminement, les zones à éviter et, en particulier, les zones marines particulièrement sensibles.

60. Le COMNAP a présenté le document IP010 intitulé 'Search and Rescue Coordination and Response in the Antarctic: Workshop Discussions' qui contenait des informations émanant du second des ateliers convoqués en novembre 2009 sur l'amélioration de la coordination et l'exécution des opérations de recherche et de sauvetage dans l'Antarctique. Des éléments essentiels ont été fournis à la réunion d'experts pour en faciliter les délibérations; un rapport complet accompagné de recommandations serait présenté à la RCTA.

61. Les experts ont examiné ces documents et indiqué que l'environnement en Antarctique posait d'énormes problèmes pour les opérations de recherche et de sauvetage. Ils sont convenus qu'il serait utile pour les cinq Parties chargées de ces opérations dans l'Antarctique de partager leurs plans et de coordonner

davantage leurs activités avec les programmes nationaux. Il a été noté que le partage des plans de recherche et de sauvetage n'était pas limité à ces cinq Parties.

62. *Recommandation 7 - Les experts sont convenus que les cinq Parties chargées de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage dans l'Antarctique devraient partager leurs plans et coordonner davantage ces opérations avec les programmes nationaux et l'IAATO.*

63. L'importance d'un entraînement approprié des équipages et officiers de pont à bord des navires de tourisme naviguant dans des conditions polaires a été soulignée, le manque d'entraînement ayant en effet été l'un des facteurs qui avaient contribué à quelques-uns des récents incidents dans l'Antarctique.

64. *Recommandation 8 - Tous les équipages des navires qui prévoient de se rendre dans les eaux antarctiques devraient être tenus de suivre un entraînement aux conditions qu'ils s'attendent à y rencontrer et, le cas échéant, conformément au chapitre 14 des directives de l'OMI pour les navires exploités dans les régions polaires.*

65. Les experts ont également débattu l'utilité pour les navires de tourisme de communiquer aux Centres de coordination des recherches de secours maritimes des détails qui peuvent changer d'un voyage à l'autre, y compris par exemple le nombre de personnes à bord, le nombre des membres d'équipage et les services médicaux. Ces détails viendraient d'ajouter aux renseignements que les navires communiquaient déjà chaque saison. L'ASOC a indiqué qu'elle considérait également utile d'envisager plus en profondeur l'élaboration d'un système de contrôle et d'information relatif au trafic des navires dans l'Antarctique.

66. *Recommandation 9 - Les Parties au Traité sur l'Antarctique devraient continuer d'encourager les navires de tourisme et des organisations non gouvernementales qui ne participent pas aux programmes de surveillance des navires de l'IAATO ou du COMNAP à faire régulièrement rapport sur leur position au Centre de coordination des recherches de secours maritimes concerné. Tous les navires de tourisme et des organisations non gouvernementales devraient, conformément à la résolution 6 (2008) de la RCTA, suivre de près les 'directives renforcées de l'OMI pour la sécurité des navires à passagers exploités dans des zones éloignées de moyens de recherche et de sauvetage'.*

67. L'importance de la mesure 4 (2004) sur l'assurance et les plans d'urgence à établir pour le tourisme et les activités non gouvernementales dans la zone du Traité sur l'Antarctique a été soulignée; il a été recommandé que les Parties au Traité sur l'Antarctique qui ne l'ont pas encore fait envisagent d'approuver sans tarder la mesure 4.

68. *Recommandation 10 - Les Parties au Traité sur l'Antarctique qui ne l'ont pas encore fait devraient envisager d'approuver à titre prioritaire la mesure 4 (2004) sur l'assurance et les plans d'urgence à établir pour le tourisme et les activités non gouvernementales dans la zone du Traité sur l'Antarctique.*

Sujet 4 - Protection de l'environnement en Antarctique

4) a) Sauvegardes environnementales

4) a) i) Impacts du tourisme maritime sur l'océan Austral

69. L'Australie a présenté le document WP008 intitulé 'Environmental Aspects of Antarctic Ship-borne Tourism' qui faisait une évaluation des relations du tourisme maritime avec l'environnement en Antarctique ainsi que des relations (aspects environnementaux) qui sont prises en compte dans les règlements et directives existants. L'Australie a proposé que les experts tirent parti de cette évaluation pour faciliter les délibérations en vue de recenser et de hiérarchiser les travaux futurs destinés à gérer les aspects du tourisme maritime antarctique liés à l'environnement.

70. L'Australie a également présenté le document WP010 intitulé 'Review of Protocol Annex IV Prevention of Marine Pollution' qui proposait que le CPE soit invité à faire de l'annexe IV sur la prévention de la pollution marine l'objet de son prochain examen des annexes du Protocole au Traité sur l'Antarctique relatif à la protection de l'environnement. Ce document notait que les aspects relatifs à la pollution causée

par le tourisme maritime recensés durant la réunion d'experts pourraient à toutes fins utiles être examinés plus en détail dans le cadre d'un tel examen.

71. L'ASOC a présenté le document IP004 intitulé 'Coastal Hydrocarbon Pollution: A Case Study From Deception Island, Antarctica' qui faisait une mise à jour des activités de contrôle conjointes effectuées en 2001 et 2002 par l'ASOC et l'Université de Buenos Aires, Argentine (Institut de physique chimique des matériaux, de l'environnement et de l'énergie) à l'île Déception. Ces activités avaient permis d'identifier des concentrations d'hydrocarbures détectables en plusieurs sites côtiers de cette île et les auteurs du document recommandaient qu'un contrôle régulier et efficace ait lieu pour permettre une évaluation des impacts sur les activités en cours. Le document recommandait par ailleurs qu'un contrôle soit effectué en d'autres sites antarctiques où la navigation est fréquemment intense.

72. La Nouvelle-Zélande a présenté le document IP011 intitulé 'Annex VI to the Environmental Protocol to the Antarctic Treaty' qui contenait un aperçu de l'annexe VI, en décrivant la portée ainsi que ses avantages et ses conséquences.

73. Les experts ont examiné les propositions faites dans plusieurs documents sur l'utilisation de mécanismes disponibles en vertu de l'annexe V du Protocole pour gérer les impacts du tourisme maritime. Quelques délégations ont fait part de leurs préoccupations au sujet de l'utilisation possible de l'annexe V pour limiter le tourisme ou d'autres activités mais il a été convenu qu'il pourrait être approprié d'envisager la désignation de zones spécialement protégées de l'Antarctique (ZSPA) et de zones gérées spéciales de l'Antarctique (ZGSA) au titre d'une stratégie élargie de gestion du tourisme dans le contexte global de la protection de l'environnement. Cette désignation devrait être envisagée au cas par cas, compte dûment tenu des dispositions relatives à la désignation de ZSPA et de ZGSA contenues dans les articles 3 et 4 de l'annexe V. Il a été noté que la ZGSA n° 2 pour les Vallées sèches de McMurdo comprenait une zone touristique désignée et que la ZGSA no 3 pour l'île de la Déception comprenait elle aussi des dispositions pour gérer le tourisme.

74. Les experts ont débattu les impacts possibles des ancres des navires de tourisme sur les écosystèmes marins vulnérables, une question soulevée dans le document WP001. Quelques délégations ont expliqué que des recherches scientifiques de longue durée avaient révélé que, dans les zones marines côtières, l'impact le plus significatif sur l'environnement des fonds marins était dû au décrochage d'icebergs. Elles estimaient qu'un débat sur cette question devait reposer sur des données et des preuves claires et qu'il était important de rassembler des informations additionnelles afin de déterminer si l'adoption de mesures était justifiée. Un important facteur à prendre en considération était qu'il était important que les navires de tourisme jettent l'ancre pour garantir leur sécurité. Les experts sont convenus qu'il pourrait être utile que le CPE donne à la RCTA des avis sur la nécessité éventuelle de gérer les impacts associés à l'ancrage ses navires. La question de l'introduction d'espèces non indigènes sur les ancres et les chaînes a également été soulevée.

75. Les experts ont examiné l'idée selon laquelle l'OMI désignerait le zone du Traité sur l'Antarctique comme une zone maritime particulièrement sensible, avec des mécanismes associés comme les mesures d'acheminement et les aires à éviter dont avaient traité les documents WP001 et IP002. Plusieurs délégations ont fait part de leur soutien pour cette idée tout en notant que la désignation d'une zone maritime particulièrement sensible nécessiterait beaucoup de travail ainsi que la prise en compte des critères et des objectifs de cette désignation. D'autres délégations ont souligné qu'une proposition devrait d'abord faire l'objet d'un examen détaillé par la RCTA, y compris l'examen de la question de savoir si des mécanismes du système du Traité sur l'Antarctique ou d'autres mesures de protection de l'OMI pourraient être utilisés pour obtenir les mêmes résultats.

76. Les experts ont accueilli avec satisfaction l'évaluation présentée dans le document WP008 qui était une synthèse utile des interactions entre le tourisme maritime et l'environnement en Antarctique. Il a été noté que les questions soulevées devraient être traitées dans les évaluations d'impact sur l'environnement des activités touristiques et que l'évaluation pourrait être élargie afin d'inclure mention des impacts identifiés dans les études de recherche et de contrôle ainsi que de l'introduction potentielle d'espèces non indigènes sur les ancres.

77. *Recommandation 11 - Les experts ont recommandé que les comités et groupes concernés de la RCTA (comme le CPE et le groupe de travail sur les questions opérationnelles) examinent plus en détail la manière dont parti pourrait être tiré de l'évaluation des aspects et impacts environnementaux du tourisme maritime*

dans l'Antarctique que contient le document WP008 (Appendice A) en vue d'éclairer leurs délibérations sur la gestion du tourisme maritime et la navigation en général.

78. Les experts ont examiné la proposition contenue dans le document WP010 selon laquelle le CPE serait invité à faire de l'annexe IV sur la prévention de la pollution marine le prochain sujet de son examen des annexes du Protocole. Il a généralement été admis qu'il serait approprié d'envisager le recensement des lacunes dans les règlements actuels de pollution marine mais quelques délégations ont fait part de leur réticence à entreprendre un examen d'une autre annexe. Les experts ont noté que l'évaluation contenue dans le document WP008 constituait l'assise d'une évaluation par le CPE de questions relatives à la navigation en général, ce qui pourrait éclairer une éventuelle décision sur la nécessité de se livrer à une révision de l'annexe IV.

79. En ce qui concerne la recommandation contenue dans le document IP003, à savoir passer en revue la manière dont l'EIE est appliquée au tourisme et l'améliorer, il a été indiqué que l'EIE est une pierre angulaire du Protocole relatif à la protection de l'environnement et que les travaux effectués à ce jour dans le cadre de l'étude sur les aspects et les impacts écologiques du tourisme en Antarctique avaient révélé que la collecte de données destinées à faciliter la gestion de l'environnement soulevait de sérieux problèmes. Les experts sont convenus que les décisions et avis en matière de gestion doivent reposer sur les informations les meilleures disponibles et ils ont à cet égard accueilli avec satisfaction les informations très utiles contenues dans le document IP009 qui seraient également une contribution très utile à l'étude du CPE. Il a par ailleurs été suggéré qu'il serait utile d'inscrire les informations sur les navires de tourisme dans le contexte de toutes les activités de navigation dans l'Antarctique.

80. Les experts ont estimé que le document IP004 était une étude de cas utile sur la lutte contre la pollution des côtes par les hydrocarbures et noté que l'ASOC avait pris position sur la nécessité de rassembler des données scientifiques plus détaillées sur les impacts du tourisme.

81. *Recommandation 12 - Les Parties et ceux qui participent à des activités non gouvernementales devraient être encouragés à fournir des données spatiales et temporelles à l'appui d'études et de synthèses futures pour examen par le CPE et la RCTA.*

4) b) Actions en cas d'urgence (Article 15 du Protocole au Traité sur l'Antarctique relatif à la protection de l'environnement)

82. La France a appelé l'attention des experts sur les conclusions du document WP003 qui notait l'absence d'une organisation mondiale chargée de coordonner les actions à prendre en cas d'urgence au cas où se produisait une pollution à grande échelle dans l'Antarctique.

83. Les experts ont débattu la proposition faite dans les documents WP001, WP005, WP006 et IP002, à savoir que compte devrait être tenu de la nécessité pour les Parties d'échanger des informations sur leurs plans d'urgence établis conformément à l'article 15 du Protocole pour répondre aux incidents qui pourraient avoir des effets défavorables sur l'environnement en Antarctique. Ils sont convenus qu'il serait utile d'échanger ces informations. Le COMNAP a noté que des membres avaient élaboré des lignes directrices pour les plans d'urgence et que de nombreux plans avaient été transmis au Secrétariat du COMNAP.

84. *Recommandation 13 - Les Parties au Traité devraient échanger des informations sur les plans d'urgence à établir en application de l'article 15 pour réagir aux incidents susceptibles d'avoir des impacts négatifs sur l'environnement en Antarctique.*

4) b) i) Intervention en matière de pollution par les hydrocarbures et nettoyage de l'environnement

85. La Nouvelle-Zélande a présenté le document WP005 intitulé 'Marine oil spills in the Antarctic Treaty Area – Environmental considerations regarding oil spill behaviour and potential for impacts', qui notait qu'un déversement d'hydrocarbures dans les mers entourant l'Antarctique pourrait avoir un impact significatif sur une série de biotes et, selon le type d'hydrocarbure, se solder par des impacts à long terme sur les littoraux. En outre, l'intervention en cas d'un déversement d'hydrocarbures à grande échelle dans l'Antarctique serait extrêmement difficile et, si elle a lieu, serait lente en raison des contraintes logistiques. Le document recommandait à la réunion d'experts d'encourager l'adoption sans tarder d'un code polaire obligatoire pour les navires exploités dans les eaux polaires, y compris celle de mesures visant à réduire les

risques de déversements en mer d'hydrocarbures dans la zone du Traité sur l'Antarctique et celle des mesures spécifiques sur la gestion du combustible à bord des navires.

86. La Nouvelle-Zélande a également présenté le document WP006 intitulé 'Oil Spill Response', qui débattait les conditions et restrictions spéciales que peut soulever la mise en place d'une intervention lorsque se produit un déversement en mer dans la zone du Traité sur l'Antarctique. Ce document identifiait une série de facteurs spéciaux à prendre en considération pour lutter contre un déversement d'hydrocarbures dans l'Antarctique ainsi que plusieurs possibilités d'intervention (des agents de dispersion au confinement). Il recommandait que soit élaboré un plan d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures pour la zone du Traité sur l'Antarctique.

87. Les experts ont examiné la question d'un mécanisme permettant de coordonner les plans d'urgence et les mesures d'intervention en cas d'un déversement d'hydrocarbures en mer à grande échelle, qui avait été soulevée dans des documents de la réunion. Plusieurs délégations ont fait remarquer qu'elles avaient connu de grandes catastrophes maritimes dans d'autres parties du monde, ce qui renforçait la nécessité d'établir à l'avance des plans d'intervention coordonnés, y compris une chaîne de commandement bien précise. Les experts ont admis que la formulation d'une telle approche pour l'Antarctique serait complexe et nécessiterait une analyse approfondie. Le COMNAP a indiqué que ses membres avaient établi des plans d'intervention régionaux coordonnés et propres aux sites et qu'il existait des documents qui énuméraient les moyens d'intervention aux stations (comme par exemple le Manuel d'information de vol en Antarctique). Ils ont pris note de l'importance de cette question et, rappelant la décision prévue par l'OMI d'interdire le transport et l'utilisation de fiouls lourds, ils sont convenus qu'il serait utile pour le groupe de travail de la RCTA sur la sécurité et les opérations d'étudier les facteurs qui pourraient devoir être pris en compte dans la lutte contre un déversement de gazole en mer.

88. En ce qui concerne les propositions du document WP006 sur l'incorporation de mesures spécifiques de gestion des combustibles dans un code polaire obligatoire pour les navires exploités dans les eaux polaires, les experts ont noté les complexités en jeu, notamment la nécessité de tenir compte des incidences en matière de sécurité. Ils sont convenus qu'il serait bon de demander à l'OMI qu'elle détermine les instructions qui pourraient être incorporées dans un code polaire obligatoire dans le cas des déversements d'hydrocarbures et de la protection de l'environnement en général, en particulier à la lumière de la décision prévue d'interdire l'utilisation et le transport de qualités de fioul lourd.

89. Les experts sont convenus qu'il serait judicieux de faire valoir à l'OMI l'importance de la protection de l'environnement et de la réduction au minimum de la pollution marine dans la zone du Traité sur l'Antarctique.

90. *Recommandation 14 - La RCTA devrait envisager l'élaboration de lignes directrices pour réagir aux déversements d'hydrocarbures de grande envergure se produisant dans la zone du Traité sur l'Antarctique.*

Sujet 5 – Navires battant pavillon d'États qui ne sont pas des Parties au Traité

91. La Nouvelle-Zélande a présenté le document WP014 intitulé 'Vessels Flagged to Non-Parties: Possible implications for Emergency Response to Environmental Emergencies', qui recommandait que les Parties examinent les ramifications des actions à prendre par les navires de tourisme battant pavillon d'États non parties au Traité en cas de situations critiques pour l'environnement dans la zone du Traité sur l'Antarctique.

92. Les experts ont pris note qu'une grande partie des navires de tourisme (environ 50%) battait pavillon d'États non parties au Traité, ce qui risquait de constituer un problème pour le système du Traité sur l'Antarctique en rapport avec les dispositions relatives aux actions à prendre en cas d'urgence en vertu du Protocole et les obligations de l'opérateur quant à l'annexe VI sur la responsabilité qui n'est pas encore entrée en vigueur. Ils ont mis l'accent sur le découplage dont pouvaient faire l'objet les chaînes d'obligation au cas où une agence de voyages opérant dans l'Antarctique utilisait un navire qui ne battait pas pavillon d'une Partie au Traité.

93. L'IAATO a indiqué que les obligations relevant de l'annexe relative à la responsabilité devraient être couverte par l'assurance du navire, laquelle devrait couvrir la responsabilité de toutes les parties qui y sont

liées (y compris l'opérateur). Elle a par ailleurs signalé qu'il pourrait être utile que la partie d'autorisation sollicite des précisions à leurs opérateurs pris individuellement et qu'elle accueillerait avec satisfaction un plus ample débat sur cette question.

94. Nombre de Parties ont noté qu'elles élaboraient actuellement une législation nationale d'application de l'annexe relative à la responsabilité en vertu de laquelle l'opérateur serait tenu de s'acquitter des obligations. Les Parties pourraient apprendre l'une de l'autre comment veiller à ce que leurs législations nationales respectives assurent le respect des obligations imposées par l'annexe relatives à la responsabilité. Lorsque cette législation entre en vigueur, il serait nécessaire que les opérateurs comprennent bien ce que sont leurs obligations.

95. Les experts se sont prononcés en faveur d'un débat plus approfondi à la XXXIII^e RCTA sur la mise en oeuvre de l'annexe relative à la responsabilité dans la législation nationale.

Sujet 6 – Coopération entre la RCTA, l'Organisation maritime internationale et l'Organisation hydrographique internationale

96. L'Australie a présenté le document WP009 intitulé 'Enhanced coordination of Antarctic Treaty Proposals within the IMO', qui faisait de la RCTA et des instances connexes le principal forum pour traiter des questions antarctiques, y compris celles ayant trait à la navigation dans l'Antarctique tout en reconnaissant le rôle de l'OMI dans la sécurité maritime et la protection de l'environnement en Antarctique. Elle a proposé que les Parties envisagent d'identifier des méthodes simples grâce auxquelles elles peuvent suivre, débattre et, le cas échéant, coordonner les opinions sur les propositions transmises par la RCTA à l'OMI au fur et à mesure qu'elles passent par les forums de l'OMI. C'est ainsi par exemple qu'une Partie qui fait une proposition durant la RCTA pourrait accepter de tenir les Parties au Traité au courant de l'état d'avancement de cette proposition à l'OMI.

97. L'OHI a présenté le document IP014 qui examinait la coopération à ce jour entre la RCTA et l'OHI et notait que l'OHI participe activement aux réunions consultatives depuis 1989. Dans ce document, elle demandait à la réunion d'experts d'envisager la participation d'un représentant de la RCTA aux futures réunions de la Commission hydrographique sur l'Antarctique de l'OHI.

98. Dans son introduction du document WP009, l'Australie a signalé que la RCTA jouait un rôle important dans la gestion des activités maritimes et qu'elle était l'organisation la mieux placée pour traiter des questions antarctiques. Elle a noté le rôle important joué par l'OMI et souligné la nécessité d'assurer une coordination efficace entre l'OMI et la RCTA. Elle a indiqué que, dans le passé, la RCTA avait saisi l'OMI de certaines questions et ajouté qu'elle continuerait probablement de le faire.

99. L'Australie a proposé que la RCTA demeure saisie des propositions spécifiques à l'Antarctique faites à l'OMI. En termes concrets, elle a suggéré qu'une Partie au Traité qui avait fait une proposition à la RCTA soit chargée de veiller sur l'état d'avancement de cette proposition à l'OMI et d'informer la RCTA des faits nouveaux s'y produisant.

100. Les experts ont fait remarquer que la relation entre la RCTA et l'OMI revêtait de plus en plus d'importance, notamment pour ce qui était de l'élaboration du code polaire obligatoire. Les Parties ont remercié l'OMI de sa participation à la réunion et elles l'ont encouragé à continuer d'assister aux réunions consultatives dans l'avenir. Il a également été convenu que les Parties devraient oeuvrer davantage en collaboration avec leurs représentants à l'OMI à Londres et faire venir leurs experts à l'OMI aux futures réunions consultatives. L'Australie a suggéré que l'OMI soit invitée à donner à la prochaine RCTA des renseignements sur le calendrier d'élaboration du code polaire obligatoire, en particulier sur les dates de soumission des documents.

101. Quelques Parties ont signalé que la coordination avec l'OMI était une question complexe, notamment en raison de la rapidité avec laquelle l'OMI avançait, et elles ont suggéré que le document WP009 soit peaufiné afin de déterminer quand et comment cette coordination devrait avoir lieu. Le président a invité l'Australie à mettre à jour le document WP009 et à le soumettre à la XXXIII^e RCTA.

102. *Recommandation 15 - Les experts sont convenus qu'une coordination plus étroite entre les Parties au Traité sur l'Antarctique pour ce qui est des questions antarctiques à l'OMI peut être dans certains cas utile et ils ont suggéré que, à leur XXXIII^e réunion, les Parties consultatives au Traité sur l'Antarctique examinent la possibilité de mettre en place des mécanismes de coordination.*

103. *Recommandation 16 - Conscients de l'utilité de la présence de l'OMI et des précieuses contributions du représentant de cette organisation, les experts ont encouragé l'OMI à assister à la prochaine RCTA. Ils ont recommandé que, à leur XXXIII^e réunion, les Parties consultatives envisagent plus en détail la possibilité de renforcer les relations de travail en coopération.*

104. Les experts sont convenus que la Commission hydrographique sur l'Antarctique de l'OHI devrait être invitée aux réunions consultatives annuelles du Traité sur l'Antarctique pour faire rapport sur le statut de la production des levés hydrographiques et des cartes marines dans les eaux antarctiques. Les Parties sont également convenues que, le cas échéant, la RCTA devrait être représentée à toutes les réunions de cette commission mais quelques Parties ont mentionné le manque significatif de ressources pour assister à toutes ces réunions. Les Parties sont convenus que, lorsqu'une réunion de la commission était organisée dans un pays qui était également une Partie consultative, cette Partie devrait y assister.

105. *Recommandation 17 - Les Parties devraient continuer d'inviter la Commission de l'OHI sur l'Antarctique aux réunions consultatives annuelles du Traité sur l'Antarctique pour faire rapport sur l'état d'avancement de la production de levés hydrographiques et de cartes nautiques dans les eaux antarctiques. Elles sont également convenues que, le cas échéant, la RCTA devrait être représentée aux réunions de cette commission. Lorsqu'une réunion de la Commission va se tenir dans un pays qui est également une Partie consultative au Traité, cette dernière devrait envisager d'y assister.*

3. Annexes

Annexe 1 - Décision 7 (2009)

Décision 7 (2009)

Réunion d'experts sur la gestion du tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique

Les représentants,

décident :

1. de convoquer, du 9 au 11 décembre 2009 une réunion d'experts en application des dispositions de la recommandation IV-24 afin d'examiner les questions relatives à la gestion du tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique
2. de demander à la réunion d'experts d'examiner les questions suivantes :
 - Tendances ces dix dernières années du tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique, y compris les incidents maritimes et les projections futures
 - Faits nouveaux à l'Organisation maritime internationale relatifs au tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique
 - Sécurité maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique :
 - prévention d'un incident maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique :
 - conception et construction de navires, exploitation sans danger des navires;
 - hydrographie et cartographie
 - contrôle par l'État du port
 - recherche et sauvetage en mer
 - Protection de l'environnement en Antarctique :
 - sauvegardes environnementales
 - Impacts du tourisme maritime sur l'océan Austral
 - actions en cas d'urgence (Article 15 du Protocole au Traité sur l'Antarctique relatif à la protection de l'environnement)
 - Mesures à prendre en cas de pollution par les hydrocarbures et nettoyage de l'environnement
 - Navires battant pavillon d'États qui ne sont pas des Parties au Traité
 - Coopération entre la RCTA, l'Organisation maritime internationale et l'Organisation hydrographique internationale.
3. d'encourager la participation à la réunion de représentants des Parties consultatives et d'inviter des experts des Parties non consultatives, du Conseil des directeurs des programmes antarctiques nationaux (COMNAP), de l'Association internationale des organisateurs de voyages dans l'Antarctique (IAATO), de l'Antarctic and Southern Ocean Coalition (ASOC), de l'Organisation

maritime internationale (OMI), de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), de l'Union mondiale pour la nature (UICN), de l'Organisation hydrographique internationale (OHI), du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et des Centres de coordination des opérations de sauvetage en mer, en particulier ceux des Parties ayant des responsabilités de recherche et de sauvetage dans la zone du Traité sur l'Antarctique.

4. d'inviter, conformément à la recommandation IV-24, la Nouvelle-Zélande à soumettre pour examen à la XXXIII^e RCTA un rapport de la réunion d'experts.

Annexe 2 – Liste des participants

DÉLÉGATION	NOM		FONCTION	MESSAGERIE ELECTRONIQUE
SECRETARIAT DU TRAITÉ SUR L'ANTARCTIQUE	Reinke, Manfred		Secrétaire exécutif, Secrétariat du Traité sur l'Antarctique	manfred.reinke@ats.aq
ANTARCTIC AND SOUTHERN OCEAN COALITION	Roura, Ricardo	<i>Chef de délégation</i>	Conseiller principal	ricardo.roura@worldonline.nl
	Graham, Robert		Pilote des glaces	ragraham@extra.co.nz
	Prior, (Judith) Sian		Conseiller de l'ASOC /Coordonnateur de l'OMI	sianprior9@hotmail.com
	Scott, Karen		Chargé d'enseignement, Faculté de droit, University of Canterbury	Karen.Scott@canterbury.ac.nz
ARGENTINE	Mansi, Ariel	<i>Chef de délégation</i>	Directeur général des affaires antarctiques, Ministère des affaires étrangères, du commerce extérieur et du culte	rpc@mrecic.gov.ar
	Lopez Franco, Captain Ruben		Service de recherche et de sauvetage maritimes, Marine argentine	rjlopezfranco@hotmail.com
	Marotta, M. Pedro		Premier secrétaire, Ambassade d'Argentine en Nouvelle-Zélande	ambass.assistant@arg.org.nz
AUSTRALIE	Maddock, Lyn	<i>Chef de délégation</i>	Directeur, Australian Antarctic Division	lyn.maddock@aad.gov.au
	Barr, Colin		Manager Planning & Business Support, Australian Maritime Safety Authority	colin.barr@amsa.gov.au
	Groves, Brad		Directeur général par intérim, Australian Maritime Safety Authority	brad.groves@amsa.gov.au
	McIntyre, Don		International Association of Antarctica Tour Operators	icebound@ozemail.com.au
	McIvor, Ewan	<i>Vice Chair</i>	Responsable principal des politiques environnementales, Australian Antarctic Division	Ewan.Mcivor@aad.gov.au

	Palmisano, Edward		Ministère des affaires étrangères et du commerce extérieur	edward.palmisano@dfat.gov.au
	Tracey, Phillip		Conseiller principal en matière de politiques, Australian Antarctic Division	Phillip.Tracey@aad.gov.au
COMNAP	Rogan-Finnemore, Michelle	<i>Chef de déléation</i>	Secrétaire exécutif, COMNAP	michelle.finnemore@comnap.aq
CHILI	Carvallo, María Luisa	<i>Chef de déléation</i>	Chef de la Division antarctique, Ministère des affaires étrangères	micarvallo@minrel.gov.cl
	Hidalgo, CF (LT) Eduardo		Spécialiste des affaires maritimes de l'État major, Forces armées du Chili	ehidalgoa@armada.cl
	Riffo, CF (LT) Marco		Chef du Service de recherche et de sauvetage en mer, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR	mriffo@directemar.cl
	Ruiz, C.N. (LT) M. Víctor		Chef du Service de recherche et de sauvetage en mer MRCC, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR	vruiiz@directemar.cl
	Salgado, Carlos	<i>Vice-président</i>	Sous-chef, Techniques de l'information et Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR	csalgado@directemar.cl
	Valenzuela, Jorge		Deuxième secrétaire, Ambassade du Chili en Nouvelle-Zélande	jvalenzuela@embchile.co.nz
CHINE	Gou, Haibo	<i>Chef de déléation</i>	Directeur de division du Bureau des traités et du droit, Ministère des affaires étrangères	gou_haibo@mfa.gov.cn
	Wu, Yilin		Premier Secrétaire, Ambassade de Chine en Nouvelle-Zélande	science@chinaembassy.org.nz
	Xie, Hui		Consultant, Maritime Safety Administration	xiehui@msa.gov.cn
FRANCE	Reuillard, Emmanuel	<i>Chef de déléation</i>	Administration des Terres australes et	emmanuel.reuillard@taaf.gov.au

			antarctiques	fr
ALLEMAGNE	Herata, Heike	<i>Chef de délégation</i>	Chef de la section "Protection de l'Antarctique", Agence fédérale de l'environnement	heike.herata@uba.de
	Holfort, Jürgen,		Chef du Service allemand des glaces, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	juergen.holfort@bsh.de
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF ANTARCTICA TOUR OPERATORS (IAATO)	Wellmeier, Stephen	<i>Chef de délégation</i>	Directeur exécutif	swellmeier@iaato.org
	Bowen, Dave		Délégué	dave@heritage-expeditions.com
	Crosbie, Kim		Directeur des opérations environnementales	kimcrosbie@iaato.org
	Evenhand, Richard		Comité maritime	richard.evenhand@vships.com
	Russ, Nathan		Délégué	nathan@heritage-expeditions.com
	Wikander, Erica		Membre du Comité exécutif	ericawikander@aol.com
ORGANISATION HYDROGRAPHIQUE INTERNATIONALE	Gorziglia, Hugo	<i>Chef de délégation</i>	Directeur du Bureau hydrographique international	hgorziglia@ihb.mc
ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	Deggim, Heike	<i>Chef de délégation</i>	Responsable technique principal	hdeggim@imo.org
ITALIE	Trizzino, Gioacchino	<i>Chef de délégation</i>	Ambassadeur d'Italie en Nouvelle-Zélande	Ambasciata.wellington@esteri.it
JAPON	Fujimoto, Masami	<i>Chef de délégation</i>	Fonctionnaire, Division de l'environnement mondial, Ministère des affaires étrangères	masami.fujimoto@mofa.go.jp
NOUVELLE-ZÉLANDE	Hughes, Trevor	<i>Chef de délégation</i>	Chef, Unité de politique antarctique, Ministère des affaires étrangères et du commerce extérieur	trevor.hughes@mfat.govt.nz
	Barnes, Erik		Directeur du programme antarctique, Antarctica New Zealand	e.barnes@antarcticanz.govt.nz
	Blick, Graeme		Géodésiste national, Land Information New Zealand	gblick@linz.govt.nz
	Ching, Neville		Gestionnaire des contrats, National	n.ching@niwa.co.nz

			Institute of Water & Atmospheric Research (NIWA)	
	Clifford, Nigel		Directeur général, Services de sauvetage, Maritime New Zealand	nigel.clifford@maritimenz.govt.nz
	Coubrough, Simon		Analyste de l'environnement marin, Maritime New Zealand	simon.coubrough@maritimenz.govt.nz
	Forsyth, Caroline	<i>Coprésidente</i>	Secrétaire adjointe, Ministère des affaires étrangères et du commerce extérieur	charlotte.williams@mfat.govt.nz
	Gilbert, Neil		Gestionnaire de l'environnement, Antarctica New Zealand	n.gilbert@antarcticanz.govt.nz
	Greenland, Adam		Hydrographe national, Land Information New Zealand	agreenland@linz.govt.nz
	Hemmings, Alan		Professeur agrégé, Gateway Antarctica, University of Canterbury	ahe30184@bigpond.net.au
	Lancaster, Ian		Directeur des relations internationales, Maritime New Zealand	ian.lancaster@maritimenz.govt.nz
	Lane, Alison		Analyste de l'environnement marin, Maritime New Zealand	alison.lane@maritimenz.govt.nz
	Mansell, John		Conseiller maritime principal, Maritime New Zealand	jnk.mansell@maritimenz.govt.nz
	Quinn, Nick		Directeur de groupe, Services de lutte contre la pollution marine, Maritime New Zealand	nick.quinn@maritimenz.govt.nz
	Ross-Watt, Tara		Analyste de l'environnement marin, Maritime New Zealand	tara.ross-watt@maritimenz.govt.nz
	Sanson, Lou		Directeur général, Antarctica New Zealand	l.sanson@antarcticanz.govt.nz
	Shaw, Darryn		Fleet Manager, Sanford Ltd	dshaw@sanford.co.nz
	Smits, Fred		Directeur général, NIWA Vessel Management	f.smits@niwa.co.nz
	Vercoe, Amanda	<i>Chef rapporteur</i>	Antarctic Policy Unit, Ministère des affaires	amanda.vercoe@mfat.govt.nz

			étrangères et du commerce extérieur	
	Walker, James	<i>Secrétaire de la réunion</i>	Antarctic Policy Unit, Ministère des affaires étrangères et du commerce extérieur	james.walker@mfat.govt.nz
	Williams, Mike		Scientifique, National Institute for Water and Atmospheric Research (NIWA)	m.williams@niwa.co.nz
	Wilson, David		Search And Rescue Officer, Rescue Coordination Centre New Zealand	david.wilson@maritimenz.govt.nz
NORVÈGE	Rosenberg, Stein	<i>Chef de délégation</i>	Conseiller principal, Ministère des affaires étrangères	stro@mfa.no
	Koefoed, Jens Henning		Conseiller principal, Direction maritime norvégienne	JHK@sjofartsdir.no
	Orheim, Olav	<i>Coprésident</i>	Conseiller principal, Conseil norvégien de la recherche	oo@rcn.no
	Sund, Tonje		Sous-directeur général, Ministère norvégien du commerce et de l'industrie	tonje.sund@nhd.dep.no
PÉROU	Vivanco, Luis	<i>Chef de délégation</i>	Ministre conseiller, ambassade du Pérou	lvivanco@embassyofperu.org.nz
FÉDÉRATION DE RUSSIE	Titushkin, Vasily	<i>Chef de délégation</i>	Chef de division, Département des affaires juridiques, Ministère des affaires étrangères	vtitushkin@mid.ru
	Kim, Alexander		Ambassade de la Fédération de Russie en Nouvelle-Zélande	info@rus.co.nz
	Kornyukhin, Andrey		Ambassade de la Fédération de Russie en Nouvelle-Zélande	info@rus.co.nz
	Lukin, Valery		Directeur, Expédition antarctique russe	lukin@aari.nw.ru
AFRIQUE DU SUD	Otto, Karl	<i>Chef de délégation</i>	Chef de Secrétariat : Centre for Sea Watch & Response, South African Maritime Safety Authority (SAMSA)	kotto@samsa.org.za
ESPAGNE	Gomez-Martinez, Marcos	<i>Chef de délégation</i>	Ambassadeur d'Espagne en Nouvelle-Zélande	emb.wellington@maec.es
	Perez de Agreda - Saez, Emilio		Chef de mission adjoint de l'ambassade d'Espagne	emb.wellington@maec.es

SUÈDE	Melander, Olle	<i>Chef de délégation</i>	Conseiller principal, Secrétariat suédois de la recherche polaire	olle.melander@polar.se
PAYS-BAS	de Boer, Jan Engel	<i>Chef de délégation</i>	Conseiller juridique principal, Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux	jan.de.boer@minvenw.nl
ROYAUME-UNI	Rumble, Ms. Jane	<i>Chef de délégation</i>	Ministère des affaires étrangères et du Commonwealth	jane.rumble@fco.gov.uk
	Bowman, M. Robert	<i>Alternate Head of Delegation</i>	Ministère des affaires étrangères et du Commonwealth	rob.bowman@fco.gov.uk
	Allen, M. Ronald		Marine and Coastguard Agency (MCA)	Ronald.Allen@mcga.gov.uk
	Hall, M. John		British Antarctic Survey (BAS)	jhal@bas.ac.uk
	Shears, Dr. John		British Antarctic Survey (BAS)	jrs@bas.ac.uk
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE	Bloom, Evan	<i>Chef de délégation</i>	Directeur par intérim, U.S. Department of State	bloomet@state.gov
	Bergmann, Trisha		National Oceanic and Atmospheric Administration	trisha.bergmann@noaa.gov
	Edwards, M. David		International Search and Rescue, U.S. Coast Guard (CG-534)	david.l.edwards@uscg.mil
	Hawkins, Benjamin		Gardes-côtes des États-Unis d'Amérique	benjamin.j.hawkins@uscg.mil
	Hessert, Aimee		Spécialiste de la protection de l'environnement, Environmental Protection Agency	hessert.aimee@epa.gov
	Penhale, Polly		Fonctionnaire de l'environnement, National Science Foundation	ppenhale@nsf.gov
URUGUAY	Fajardo, Alberto	<i>Chef de délégation</i>	Ambassadeur d'Uruguay en Nouvelle-Zélande	urucan@iimetro.com.au
ORGANISATION MONDIALE DU TOURISME (OMT)	Bauer, Thomas	<i>Chef de délégation</i>	Collaborateur de long terme, Organisation mondiale du tourisme	asia2@unwto.org

**CATHERINE TAYLOR
DIRECTRICE, MARITIME NEW ZEALAND**

C’est pour moi un grand plaisir de pouvoir vous accueillir tous à Wellington. Très encourageante est la présence ici de tant d’éminents experts antarctiques et maritimes dont un grand nombre sont venus de très loin pour travailler ensemble sur cette question capitale. Représentés ici sont non seulement des Parties au Traité sur l’Antarctique mais aussi des spécialistes de l’environnement et des experts de l’industrie. Vous partagez tous une même passion, celle de réduire les risques d’une catastrophe environnementale et humanitaire que pourrait causer l’accident d’un navire de tourisme dans la zone du Traité.

La présence dans l’Antarctique de navires à passagers a depuis plusieurs années été considérée comme une priorité, aussi bien par les Parties à la Réunion consultative du Traité sur l’Antarctique que par l’Organisation maritime internationale. Les pays maritimes de la planète sont de plus en plus préoccupés par les risques que courent les navires qui naviguent en deçà du 60° degré de latitude Sud et ce, compte tenu en particulier de l’augmentation rapide du nombre des personnes qui visitent l’Antarctique par voie maritime et du nombre des récents incidents dont ont fait l’objet des navires de tourisme dans l’Antarctique.

Ces très graves incidents ont montré aux Parties au Traité et à l’OMI à quel point ces navires sont vulnérables aux dangers que sont les glaces, les conditions météorologiques extrêmes, l’isolement et une cartographie limitée de ces eaux. Ensemble, ces facteurs mettent en péril les passagers comme les équipages tout en intensifiant les possibilités de porter atteinte à l’environnement en cas d’accident de navigation.

Pays limitrophe à l’océan Austral chargé de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage dans une vaste région de l’Antarctique, la Nouvelle-Zélande est parfaitement consciente des risques et problèmes que représentent de telles opérations en cas d’accident de navigation dans l’océan Austral. Notre préoccupation pour la sécurité de ceux qui s’aventurent dans ces mers nous a conduits à effectuer plusieurs exercices de recherche et de sauvetage sur la base d’un incident maritime en deçà du 60° degré de latitude Sud. Ces exercices nous ont aidés à comprendre les problèmes et, grâce à une participation internationale, nous avons pu oeuvrer avec nos voisins à l’établissement d’un plan de recherche et de sauvetage pour la région. Nous sommes également ravis de pouvoir participer aux efforts de coopération régionaux déployés par nos voisins en Australie, en Afrique du Sud, au Chili et en Argentine pour améliorer la coordination et partager savoirs et compétences entre les pays qui sont chargés de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage dans l’océan Austral.

La Nouvelle-Zélande est aussi parfaitement consciente de la menace qu’un déversement d’hydrocarbures représenterait pour l’Antarctique. Les caractéristiques climatiques, océanographiques et écologiques exceptionnelles de la région signifient qu’un déversement d’hydrocarbures dans l’océan Austral et, en particulier, à proximité de banquises ou de terres, pourrait se solder par un taux élevé de mortalité de la faune sauvage et avoir des impacts à long terme. Lutter avec efficacité contre un déversement d’hydrocarbures dans l’océan Austral est une tâche ardue et prendre des mesures pour éviter de tels déversements est sans aucun doute l’option la meilleure pour assurer la protection de l’environnement en Antarctique.

À cette fin, la Nouvelle-Zélande a travaillé avec d’autres membres de l’OMI pour que suite soit donnée à la demande de la Réunion consultative du Traité sur l’Antarctique d’interdire le transport de grandes quantités de fiouls lourds dans la zone du Traité sur l’Antarctique car il est manifeste que ce sont ces fiouls qui constituent la menace la plus grave pour l’environnement à long terme.

Progrès considérables certes mais il reste encore beaucoup à faire. Organisation qu’elle est, Maritime New Zealand a autant pour passion la protection des vies en mer que celle de l’environnement marin de la menace d’un déversement d’hydrocarbures. En ma qualité de principale représentante de la Nouvelle-Zélande à l’OMI, je considère l’élaboration proposée d’un code polaire obligatoire comme une importante initiative. Un tel code pourrait en effet contribuer à atténuer considérablement les risques d’un accident de la navigation et à réduire au minimum les conséquences d’un tel accident en termes de pertes humaines et

d'impacts sur l'environnement. J'ai la certitude que le code polaire sera débattu en détail à cette réunion et que les idées qui s'en dégageront pourront contribuer à un débat plus large à l'OMI afin que le code tienne compte des conditions exceptionnelles de la région polaire antarctique.

Il est encourageant de constater que la coopération entre la Réunion consultative du Traité sur l'Antarctique et l'OMI s'accroît. J'espère que cette réunion renforcera les liens entre les deux organisations car c'est uniquement par le truchement de l'OMI que les règlements peuvent être élargis pour couvrir une vaste gamme de navires et pas seulement ceux qui battent le pavillon d'États parties au Traité. Il est essentiel que des mesures comme l'interdiction d'utiliser des fiouls lourds et le code polaire proposé puissent être appliquées à tous les navires indépendamment de leur pavillon afin de réduire au minimum les risques d'un accident qui pourrait avoir des effets dévastateurs sur l'environnement et la vie humaine.

La Nouvelle-Zélande est un des pays d'où partent les navires pour l'Antarctique, ce qui met en relief nos responsabilités d'État du port qui doit veiller à ce que ces navires remplissent les conditions nécessaires. En Nouvelle-Zélande, nous prenons cette responsabilité très au sérieux et nous inspecterons tous les navires qui se rendent dans les eaux antarctiques avant qu'ils ne lèvent l'ancre.

Nous pensons qu'il est possible d'améliorer la coopération internationale entre les États du port d'où partent les navires pour l'Antarctique et ainsi de s'assurer que ces navires se conforment aux règlements internationaux en matière de sécurité maritime et d'environnement. Ces inspections aident beaucoup à assurer la sécurité des navires en mer et elles deviendront de plus en plus importantes à mesure que de nouveaux règlements sont élaborés et qu'ils entrent en vigueur.

Je suis réellement impressionnée par le large éventail de documents qui ont été soumis de même que par les compétences et l'expérience des personnes venues des quatre coins du monde pour prendre part à cette réunion phare. Je crois que vous avez le pouvoir de faire de réels progrès pour mieux comprendre les dangers auxquels les navires de tourisme doivent faire face dans l'Antarctique et prendre quelques excellentes initiatives. C'est grâce aux efforts conjugués de la Réunion consultative du Traité sur l'Antarctique, de l'Organisation maritime internationale et des autres organisations internationales présentes ici aujourd'hui que nous pouvons pour beaucoup contribuer à une plus grande sécurité des navires à passagers dans l'Antarctique.

Je vous souhaite le plus grand succès dans vos travaux au cours des trois prochaines journées.

Annexe 4 - Remarques de Monsieur Murray McCully, ministre néo-zélandais des affaires étrangères à l'occasion de la réception offerte en l'honneur des participants à la réunion d'experts du Traité sur l'Antarctique sur le tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique

Grand Hall, Parliament Buildings

9 décembre 2009

Mesdames et Messieurs,

Merci de m'avoir invité à vous dire quelques mots ce soir.

Pour la plupart des Néo-zélandais, l'Antarctique est un endroit d'une beauté vierge exceptionnelle qui s'étend au-delà de l'horizon.

Nous ressentons sa présence durant les tempêtes de l'hiver mais rares sont ceux d'entre nous qui ont la chance de s'y rendre.

Ceci dit, l'Antarctique dans toute sa splendeur a également été la scène de grandes tragédies.

Il y a moins de deux semaines, les Néo-zélandais ont commémoré le 30^e anniversaire de la perte dans l'Antarctique du vol TE 901, de ses 257 passagers et de son équipage.

De toutes les nations qui sont parties au Traité sur l'Antarctique, c'est la Nouvelle-Zélande qui a connu les pertes de vie les plus grandes dues à une catastrophe touristique dans l'Antarctique.

Nous sommes résolus à faire en sorte que cela ne se produise plus jamais.

Comme vous le savez tous sans aucun doute, nous avons célébré pendant la même période un autre anniversaire.

Le 1^{er} décembre 1959 en effet, les représentants de 12 nations ont signé à Washington, D.C. le Traité sur l'Antarctique qui proclamait qu'il est de l'intérêt de l'humanité toute entière que l'Antarctique soit "à jamais réservée aux seules activités pacifiques".

Cinquante ans plus tard, ce traité est un excellent modèle de coopération internationale.

Nous célébrons les nombreux résultats scientifiques d'importance internationale qui ont été obtenus dans l'Antarctique.

Aujourd'hui, la science antarctique n'a jamais joué un rôle aussi important dans notre compréhension des agents et des effets des changements climatiques.

À l'instar de tous les accords internationaux, le Traité sur l'Antarctique repose sur le soutien continu et la participation active de tous les pays qui l'ont signé.

J'ai donc eu le plaisir d'être à Washington D.C. en avril cette année avec la Secrétaire d'État Hillary Clinton et les Ministres d'autres Parties au Traité lorsque nous y avons réaffirmé notre attachement aux buts et objectifs du Traité.

Le système du Traité se heurte cependant à de nombreux problèmes.

Les Parties ont pour responsabilité collective de gérer les activités humaines dans l'Antarctique de manière telle que celles-ci y soient menées en toute sécurité et qu'elles aient un impact minimum sur l'environnement.

Je crains fort que, si n'intervenons pas, il se produira un grave accident maritime avec un navire de tourisme dans l'Antarctique, et nous serons alors confrontés à une catastrophe humanitaire et écologique.

Ces trois dernières années, quatre navires de tourisme se sont échoués et un d'entre eux a coulé dans la zone du Traité.

Le naufrage de l'*Explorer* en 2007 a été un sérieux avertissement pour les Parties au Traité.

Nous avons eu de la chance.

Personne n'a perdu la vie dans cet accident mais le fait qu'il n'ait pas eu des conséquences plus graves, nous le devons davantage à la chance qu'à une bonne gestion.

Je ne prétends pas avoir une idée bien précise de ces événements. Je ne sais pas s'ils ont eu lieu parce que les règles sont ne pas assez strictes, ignorées ou un ensemble des deux.

Par contre, je sais qu'il est inacceptable qu'un navire ait coulé et que quatre autres se soient échoués en l'espace de trois ans, dans la région du monde où l'environnement est le plus délicat et le plus sensible.

Il ne fait aucun doute que le temps presse.

Et c'est ici que vous, les experts des affaires antarctiques et maritimes, de l'hydrographie et de la cartographie, de la lutte contre la pollution et du nettoyage de la pollution, de la recherche et du sauvetage ainsi que de la gestion des activités touristiques, ont tous une contribution à faire.

Toutes les mesures constructives que vous pouvez prendre pour réduire la possibilité d'une catastrophe humanitaire et écologique que causerait un navire de tourisme dans les eaux antarctiques recevront un soutien vigoureux de la part du gouvernement néo-zélandais.

Je suis ravi que vous soyez réunis à Wellington pour la réunion d'experts sur la gestion du tourisme maritime dans la zone du Traité sur l'Antarctique.

Le niveau de participation des disciplines concernées est excellent et je crois comprendre que de nombreux documents très intéressants ont été présentés aujourd'hui.

Cela prouve que vous êtes ensemble décidés à trouver des solutions.

Je suivrai vos efforts avec intérêt et vous souhaite plein succès dans votre important travail.

Merci

Annexe 5 - Liste complète des documents

	Document	Sujet	Titre	Soumis par
1	WP001	ATME 1	Antarctic Treaty Meeting of Experts on the Management of Ship-borne Tourism in the Antarctic Treaty Area - An Overview	Nouvelle-Zélande
2	WP002	ATME 1	Past and future changes in sea ice around Antarctica	Nouvelle-Zélande
3	WP003	ATME 3(b) / ATME 4(b)	Managing Human and Environmental Risks in Antarctica	France
4	WP004	ATME 3(a)(ii)	New Zealand: Hydrographic Surveying and Charting In the Ross Sea Region, Antarctica	Nouvelle-Zélande
5	WP005	ATME 4(b)	Marine oil spills in the Antarctic Treaty Area – Environmental considerations regarding oil spill behaviour and potential for impacts	Nouvelle-Zélande
6	WP006	ATME 4(b)(i)	Oil Spill Response	Nouvelle-Zélande
7	WP007	ATME 3(a)(iii)	A Proposal to Enhance Port State Control for Tourist Vessels Departing to Antarctica	Nouvelle-Zélande
8	WP008	ATME 4(a)	Environmental Aspects of Antarctic Ship-borne Tourism	Australie
9	WP009	ATME 6	Enhanced coordination of Antarctic Treaty proposals within the IMO	Australie
10	WP010	ATME 4(a)	Review of Protocol Annex IV Prevention of Marine Pollution	Australie
11	WP011	ATME 3(b)	Enhancing cooperation between MRCCs and National Antarctic Programmes	Nouvelle-Zélande
12	WP012	ATME 3(a)(i)	The Antarctic Polar View Programme. Information from satellite observations for safer and efficient sea ice navigation	Royaume-Uni
13	WP013	ATME 3(b)	Recommandations for reducing risks that affect the safety of human life, considering the increase in Ship-borne tourism in Antarctica during the last decade	Chili
14	WP014	ATME 5	Vessels flagged to non-Parties: Possible Implications for Emergency Response to Environmental Emergencies	Nouvelle-Zélande
15	WP015	ATME 3(b)	Increase of Antarctic tourism vessel incidents - Overview and proposed course of action	Argentine
16	IP001	ATME 1 / ATME 4(a) (i)	Antarctic Ship-borne Tourism and Inspections Under Article VII of the Antarctic Treaty and Article 14 of the Protocol on Environmental Protection	ASOC
17	IP002	ATME 1	Antarctic Ship-borne Tourism: Perspectives on Shipping Management	ASOC
18	IP003	ATME 4(a)	Making Tangible Progress on a Strategic Vision for Antarctic Tourism	ASOC
19	IP004	ATME 1 / ATME 4(a)(i)	Coastal Hydrocarbon Pollution: A Case Study From Deception Island, Antarctica	ASOC
20	IP005	ATME 2/ 3(a)(i)	International requirements for ships operating in polar waters	OMI
21	IP006	ATME 3(a)(i)	Draft Assembly Resolution. Guidelines for Ships Operating in Polar Waters	OMI

Document	Sujet	Titre	Soumis par
22	IP007 ATME 1	IAATO Summary of Antarctic Ship-Based Tourism: Final Statistics for the 2008-09 Season and Revised Estimates for the 2009-10 Season; Projected Trends through the 2012-13 Season	IAATO
23	IP008 ATME 3(a)(i)	IAATO Actions and Recommendations to Tourism Vessel Operators to Enhance Marine Safety	IAATO
24	IP009 ATME 1 / ATME 4(a)	Spatial Patterns of Tour Ship Traffic in the Antarctic Peninsula Region	États-Unis d'Amérique
25	IP010 ATME 3(b)	Search and Rescue Coordination and Response in the Antarctic: Workshop Discussions	COMNAP
26	IP011 ATME 4(a)	Annex VI to the Environmental Protocol to the Antarctic Treaty	Nouvelle- Zélande
27	IP012 ATME 1	Final Report of the Antarctic Treaty Meeting of Experts – Guidelines for Antarctic Shipping and Related Activities (Originally presented as WP26/ATCM XXIV)	Royaume-Uni
28	IP013 ATME 3(a)(ii)	Hydrography and Charting	OHI
29	IP014 ATME 6	Cooperation between the ATCM and the IHO	OHI
30	IP015 ATME 1	Report of the Continued Intersessional Contact Group on Issues Concerning Passenger Ships Operating in Antarctic Waters	Norvège
31	IP016 ATME 1	Observations on Ship-borne Tourism in Antarctica	OMM