

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 février 2011

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative au développement d'une gouvernance
mondiale des mers et des océans**

(déposée par M. Denis Ducarme)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 februari 2011

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over het instellen van een *global governance*
van de zeeën en de oceanen**

(ingediend door de heer Denis Ducarme)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
LDD	:	Lijst Dedecker	
INDEP-ONAFH	:	Indépendant - Onafhankelijk	
Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)
Publications officielles éditées par la Chambre des représentants		Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	
Commandes:		Bestellingen:	
Place de la Nation 2		Natieplein 2	
1008 Bruxelles		1008 Brussel	
Tél. : 02/ 549 81 60		Tel. : 02/ 549 81 60	
Fax : 02/549 82 74		Fax : 02/549 82 74	
www.lachambre.be		www.dekamer.be	
e-mail : publications@lachambre.be		e-mail : publicaties@dekamer.be	

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Source d'alimentation pour des centaines de millions d'individus, axes privilégiés de communication et d'échanges commerciaux, les océans ont acquis ces dernières années une nouvelle aura auprès des décideurs et du grand public: celle d'un maillon clé pour le maintien de la vie sur Terre, notamment du fait de son rôle dans la régulation du climat et des courants marins. La Commission du développement durable des Nations Unies considérait ainsi, en 1999, que "les mers et les océans, (qui) s'étendent sur la majeure partie de la planète, sont indispensables à la vie, ils déterminent les cycles climatiques et hydrologiques et fournissent des ressources sans lesquelles il est impossible d'assurer le bien-être des générations présentes et futures et la prospérité économique, d'éliminer la pauvreté, d'assurer la sécurité alimentaire et de conserver la diversité biologique marine". Patrimoine commun de l'humanité, indispensables pour un développement durable, les océans se déprécient pourtant à un rythme inacceptable, amplement causé par nos activités humaines¹.

Les zones côtières accueillent près de 3,4 milliards d'individus (soit 66 % de la population mondiale vivant à moins de 60 km d'une côte, les deux tiers des très grandes villes y étant situées). On estime que 75 % de la population mondiale pourraient y vivre en 2030. Ces régions sont souvent très dynamiques sur le plan économique (pêche, aquaculture, extraction de minerais, développement industriel, production d'énergie, tourisme, stockage des déchets,...) et attirent les flux de populations qui y trouvent des moyens de subsistance (pêche, travail,...). En contrepartie, leur environnement se dégrade, les sols s'érodent et la croissance démographique s'accompagne souvent d'une détérioration des conditions de vie touchant en premier les plus pauvres. La qualité des zones côtières influe fortement sur 90 % des activités piscicoles mondiales qui en dépendent. Ces zones accueillent des écosystèmes extrêmement précieux du point de vue de la biodiversité (mangroves, estuaires, récifs de coraux, littoraux, terrains marécageux,...). Selon l'IUCN, la diversité biologique des zones marines et côtières est en effet remarquable. La montée des mers met en péril les modes de vie et les ressources des habitants, qui devront s'adapter ou, à terme, se déplacer. D'autre part, la contamination des sols et des nappes phréatiques par l'eau salée posera des problèmes d'alimentation en eau et de reconver-

¹ *Mers et Océans*, 29 août 2002, *Futura-Environnement*.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De oceanen leveren voedsel aan honderden miljoenen mensen, maken heel veel zeeverkeer mogelijk en zijn de draaischijf voor het handelsverkeer. De jongste jaren zijn zowel de beleidsmakers als de bevolking tot het besef gekomen dat de oceanen bovendien de belangrijkste schakel zijn om het leven op aarde in stand te houden, meer bepaald door hun aandeel in de regulering van het klimaat en de zeestromingen. Zo gaf de VN-Commissie voor Duurzame Ontwikkeling in 1999 aan dat de zeeën en oceanen, die zich over het grootste deel van onze planeet uitstrekken, onmisbaar zijn voor het leven op aarde; zij bepalen de klimaat- en hydrologische cycli en leveren de middelen aan om het welzijn van de huidige en de toekomstige generaties, alsook de economische welvaart te waarborgen, de armoede weg te werken, de voedselzekerheid te vrijwaren en de biologische mariene diversiteit in stand te houden. Hoewel de oceanen het gemeenschappelijk patrimonium van de mensheid vormen en onontbeerlijk zijn om duurzame ontwikkeling te bewerkstelligen, gaan zij er onaanvaardbaar snel op achteruit, voornamelijk door menselijk toedoen¹.

Bijna 3,4 miljard mensen leven in kustgebieden (66 % van de bevolking wereldwijd woont op minder dan 60 km van een kust, en twee derde van de metropolen werd gebouwd in die strook). Geraamd wordt dat in 2030 75 % van de wereldbevolking wellicht daar zal leven. Vaak gaat het om economisch zeer ondernemende regio's (visserij, aquacultuur, mineralenextractie, industriële uitbouw, energieproductie, toerisme, afvalopslag enzovoort); zij trekken veel mensen aan die op zoek zijn naar bestaansmiddelen (visserij, werk enzovoort). Daar staat tegenover dat het milieu er in die gebieden op achteruit gaat, de bodem erodeert en de bevolkingsgroei er vaak gepaard gaat met een verslechtering van de leefomstandigheden, die de armsten het eerst treft. De kwaliteit van de kustgebieden heeft een sterke invloed op 90 % van de wereldwijde visserijactiviteiten die ervan afhangen. De ecosystemen van die gebieden zijn bijzonder waardevol omwille van hun biodiversiteit (mangroven, estuaria, koraalriffen, moerasgebieden enzovoort). Volgens de *International Union for Conservation of Nature* (IUCN) vertonen de mariene en de kustgebieden inderdaad een opmerkelijke biologische diversiteit. De stijging van de zeespiegel brengt de levenswijze en de bestaansmiddelen van de bewoners in het gedrang; zij zullen zich moeten aanpassen, of op termijn verhuizen. Bovendien zal de vervuiling van de bodem en het grond-

¹ *Mers et Océans*, 29 augustus 2002, *Futura-Environnement*.

sion de l'agriculture. La FAO estime qu'en 2080, 22 % des zones inondables dans le monde pourraient avoir disparu. À quoi s'ajouteraient des problèmes d'érosion des côtes et de destruction des structures portuaires, mais aussi une augmentation de l'eau salée sous terre, atteignant ainsi les nappes phréatiques d'eau douce des zones côtières, pouvant entraîner des situations de pénurie d'eau. Par ailleurs, la vie sur Terre est fortement dépendante des courants marins: en 1997-1998, selon l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), El Niño aurait touché plus de 60 pays. Enfin, le réchauffement climatique pourrait être en partie responsable de la décoloration catastrophique de près de 50 % des récifs coralliens de la planète (80 % en Asie), qui affaiblit, voire détruit les récifs, où sont abrités plus du quart de toutes les espèces de poissons recensées².

La santé des océans est très préoccupante, pour l'être humain et pour l'environnement. On estime ainsi que 700 millions de personnes dans le monde qui dépendent de la pêche pour vivre, seront touchés par les conséquences d'une dégradation de la zone côtière. Quant aux conséquences de la simple baignade dans des mers polluées, elle entraînera, selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), près de 250 millions de gastro-entérites par an ainsi que des maladies respiratoires, alors qu'un baigneur sur 20 risquerait de tomber malade après avoir plongé dans la mer³. La dégradation de l'environnement marin, comme des zones côtières adjacentes, est principalement causée par les activités humaines (pollution d'origine terrestre, activités de navigation et d'extraction de gaz et de pétrole en mer) mais aussi par des phénomènes non directement anthropiques, à savoir le réchauffement climatique et les catastrophes naturelles. On estime que 80 % de la pollution marine est d'origine terrestre et que plus de 50 % des écosystèmes côtiers de la planète subissent cette menace à un niveau plus ou moins fort⁴. Entre 1950 et 1980, la pêche industrielle et l'aquaculture ont progressé bien plus vite que la population mondiale. On assiste à un phénomène de surpêche: 60 % des pêcheries maritimes du monde sont exploitées au maximum de leur capacité voire au-delà⁵. Les stocks continuent de décroître et de nombreuses espèces sont menacées d'extinction, aussi bien dans les zones côtières qu'en haute mer, où la pêche hauturière est montrée du doigt. Si cette tendance se poursuit, la chaîne alimentaire risquera d'être bouleversée⁶.

² *Idem.*

³ *Idem.*

⁴ *Idem.*

⁵ *Fisheries Production and Trade, Annual Report: The State of Food and Agriculture FAO: 2001.*

⁶ *Mers et Océans, 29 août 2002, Futura-Environnement.*

water met zout water problemen doen rijzen voor de waterbevoorrading, en zal de landbouw zich op andere teelten moeten toelagen. De Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties (FAO) raamt dat in 2080 wereldwijd 22 % van de overstromingsgebieden verdwenen zal zijn. Daar bovenop komen dan nog de erosie van de kusten, de vernieling van de havenstructuren en de stijging van het ondergrondse zoutwaterpeil, dat aldus de zoetwaterlagen van de kustgebieden kan bereiken en tot waterschaarste kan leiden. Voorts is het leven op aarde sterk afhankelijk van de zeestromingen: in 1997-1998 zouden volgens de FAO meer dan 60 landen door El Niño zijn getroffen. Ten slotte zou de opwarming van de aarde deels verantwoordelijk kunnen zijn voor de rampzalige ontkleuring van bijna de helft van de koraalriffen wereldwijd (80 % in Azië), waardoor de riffen worden verzwakt en zelfs sterven. In deze riffen leeft meer dan een vierde van alle getelde vissoorten².

De gezondheidstoestand van de oceanen is bijzonder zorgwekkend, zowel voor de mens als voor het milieu. Geraamd wordt dat wereldwijd 700 miljoen mensen die van de visvangst moeten leven, de gevolgen zullen ondervinden van de teloorgang van de kustgebieden. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) zal een "gewone" zwempartij in de verontreinigde zeeën jaarlijks leiden tot bijna 250 miljoen gevallen van gastro-enteritis en tot ademhalingsziekten; een op twintig zwemmers dreigt ziek te worden nadat hij in zee heeft gezwommen³. De teloorgang van het mariene milieu en van de aangrenzende kustgebieden wordt voornamelijk veroorzaakt door menselijke activiteiten (verontreiniging vanaf het land, scheepvaart en gas- en oliewinning op zee), maar ook door niet direct antropische verschijnselen, zoals de opwarming van de aarde en de natuur-rampen. Geraamd wordt dat 80 % van de mariene verontreiniging vanaf het land gebeurt, en dat meer dan de helft van de ecosystemen van de kustgebieden in mindere of meerdere mate er door worden bedreigd⁴. Van 1950 tot 1980 namen de industriële visvangst en de aquacultuur veel sterker toe dan de wereldbevolking groeide. Er wordt aan overbevising gedaan: 60 % van de zeevisserijen wereldwijd benutten (of overschrijden zelfs) hun maximale capaciteit⁵. Het visbestand neemt almaar af en talloze soorten zijn met uitsterven bedreigd, zowel in de kustgebieden als in volle zee, waarvoor in het laatste geval de diepzeevisserij met de vinger wordt gewezen. Als die tendens zich doorzet, dreigt de voedselketen te worden verstoord⁶.

² *Idem.*

³ *Idem.*

⁴ *Idem.*

⁵ *Fisheries Production and Trade, Annual Report: The State of Food and Agriculture FAO: 2001.*

⁶ *Mers et Océans, 29 augustus 2002, Futura-Environnement.*

Deepwater Horizon. Ce qui aurait dû rester l'obscur dénomination d'une des nombreuses plates-formes pétrolières du géant pétrolier BP est aujourd'hui devenu le symbole de la pire marée noire jamais arrivée, BP étant ainsi considéré comme l'entreprise la plus polluante au monde.

C'est le 20 avril 2010 que la plate-forme pétrolière explosa à environ 70 kilomètres des côtes de Louisiane. 2 à 3 millions de litre de pétrole ont été déversés, et ce chaque jour, dans l'océan. Au total, entre 350 et 700 millions de litres de pétrole auraient été déversés dans le golfe du Mexique et 200 kilomètres de côtes ont été souillées dans quatre États américains (Louisiane, Mississippi, Alabama et Floride). Il aura fallu attendre le 6 août pour que le puits soit rebouché par les ingénieurs de BP.

Si *Deepwater* est la plus importante pollution de par son ampleur, elle n'est malheureusement que la dernière en date d'une longue série... En effet, l'histoire des océans est jalonnée par les marées noires dont l'expression fut inventée à l'occasion du naufrage du *Torrey Canyon* le 18 mars 1967 sur les côtes bretonnes. Ainsi on peut se rappeler de la station sous-marine d'*Ixtoc I*, dans le golfe du Mexique où 600 000 tonnes de pétrole brut furent déversées dans l'océan entre juin 1979 et mars 1980. En 1978, l'*Amoco Cadiz* qui s'échoua en Bretagne. En 1989, l'*Exxon Valdez* qui pollua les côtes de l'Alaska, l'*Erika* en décembre 1999 qui déversa son chargement d'hydrocarbures sur une partie de la côte Atlantique française et le *Prestige* en décembre 2002 qui pollua les côtes françaises et espagnoles. On peut également citer le cas du delta du Niger où sévit depuis plus de 50 ans des marées noires ponctuelles qui se déversent dans les eaux du delta dues au mauvais entretien des infrastructures de forage et d'extraction par le gouvernement. Les marées noires citées ici sont les plus connues, citer de manière exhaustive l'ensemble des catastrophes pétrolières serait trop long. Les marées noires, outre leur impact écologique manifeste pour les fonds marins et les régions côtières, représentent également un coût économique, touristique et social important pour les régions dévastées.

Au fil du temps, la législation, notamment européenne, a renforcé les mesures de sécurité et les pénalités concernant les pollueurs, notamment par l'instauration d'amendes pour rejet d'hydrocarbures. De nouvelles règles de maintenance et de sécurité ont vu le jour: par exemple, un système de double-coques pour les pétroliers afin de mettre fin aux "bateaux-poubelles" ou encore l'instauration de normes vertes octroyant aux navires qui les respectent de réduction de taxes portuaires dans certains ports (comme c'est le cas pour

"*Deepwater Horizon*" — wat de obscure benaming had moeten blijven van een van de vele boorplatformen van de oliereus BP, is thans uitgegroeid tot het symbool van de ergste olieramp ooit, waardoor BP doorgaat voor de vervuilendste onderneming ter wereld.

Op 20 april 2010 explodeerde het boorplatform, dat op ongeveer 70 km voor de kust van Louisiana lag. Per dag kwamen twee tot drie miljoen liter olie in de oceaan terecht. In totaal kreeg de Golf van Mexico 350 tot 700 miljoen liter petroleum te slikken, en werd 200 km kustlijn in vier Amerikaanse staten verontreinigd (Louisiana, Mississippi, Alabama en Florida). Pas op 6 augustus 2010 konden de ingenieurs van BP het lek dichten.

Hoewel "*Deepwater Horizon*" door zijn omvang het ergste geval van vervuiling is, is het helaas niet meer dan het laatste in een lange reeks... Doorheen de decennia werden de oceanen immers geregeld getroffen door olierampen, waarnaar in het Frans ook wordt verwezen met marées noires, een begrip dat werd bedacht na de schipbreuk op 18 maart 1967 van de "*Torrey Canyon*" op de Bretonse kust. Voorts kan worden herinnerd aan het onderwaterstation "*Ixtoc I*" in de Golf van Mexico, waar tussen juni 1979 en maart 1980 600 000 ton ruwe olie in de oceaan werd geloosd. In 1978 leed de "*Amoco Cadiz*" schipbreuk in Bretagne. In 1989 besmeurde de "*Exxon Valdez*" de kust van Alaska. In december 1999 brak de "*Erika*" in tweeën en verloor zijn olielading op een deel van de Franse Atlantische kust; in december 2002 vervuilde de "*Prestige*" de Franse en Spaanse kusten. Voorts kan het geval worden aangehaald van de Nigerdelta, die al meer dan 50 jaar af en toe wordt geteisterd door olielozingen, die in de wateren van de delta terecht komen omdat de regering de boor- en oliewinningsinfrastructuur slecht onderhoudt. De hier aangehaalde olierampen zijn de bekendste; alle rampen vermelden, zou ons te ver leiden. Olierampen hebben niet alleen een manifeste ecologische weerslag op de zeebodem en de kustregio's; ze vertegenwoordigen voor de getroffen streken ook forse kosten op economisch, toeristisch en sociaal vlak.

Mettertijd is in de wetgeving — met name die van de Europese Unie — voorzien in strengere veiligheidsmaatregelen en sancties voor de vervuilers, meer bepaald door olielozingen te beboeten. Er werden nieuwe onderhouds- en veiligheidsregels ingesteld; zo moeten olietankers bijvoorbeeld dubbelwandig zijn om komaf te maken met de zogenaamde "vuilnisbakschepen"; voorts werden groene normen ingesteld waarbij in sommige havens (zoals bijvoorbeeld die van Rotterdam) een vermindering van havengelden wordt toegekend aan

le port de Rotterdam par exemple). Au sein de l'Union européenne, on assiste depuis plusieurs années à un renforcement des directives sur les transports pétroliers appelées "Erika" du nom du pétrolier éponyme. Ce renforcement se fait surtout en termes de contrôle des navires et de leur suivi au fil des ans. Les améliorations dans la gestion des océans et des côtes progressent, mais trop lentement.

Hormis les marées noires, d'autres périls menacent encore les océans: la pêche illégale et la surexploitation sont toujours d'actualité. À cet égard, 75 % des stocks de poissons sont exploités à leur maximum, voire surexploités, participant ainsi à la dégradation des écosystèmes. Les 43 petits États insulaires en développement (PEID), dont dépendent de très vastes zones des océans, rencontrent également des difficultés dans le renforcement des politiques de conservation et le contrôle du développement de leur environnement marin. Ces difficultés proviennent de contraintes logistiques et financières qui vont en s'aggravant à cause de la stagnation, voire de la diminution de l'aide internationale au développement induite par la crise économique.

Néanmoins, la moitié des PEID, de même qu'un certain nombre d'autres pays, ont adopté des programmes de gestion fondée sur les écosystèmes et des programmes de gestion des côtes et des océans. Près d'une soixantaine de pays ont d'ailleurs lancé des plans d'action nationaux pour lutter contre les sources côtières de pollution marine, qui représentent 80 % de la pollution des océans. Certains pays, notamment l'Australie, Palau, les îles Cook et le Costa Rica, ont commencé à mettre en place des zones marines protégées en vue de protéger la biodiversité des mers et des côtes⁷. La montée du niveau de la mer et la fragilisation des écosystèmes marins font peser un risque côtier particulièrement important pour les PEID et pour les pays en développement: elles menacent, en effet, la sécurité alimentaire, la santé humaine, l'industrie de la pêche et le tourisme, et font craindre des migrations massives de populations⁸.

Parmi les ressources océaniques, il y a surtout l'eau. Les océans contiennent 4/5 de toutes les ressources hydriques de la planète. Si l'on considère que seulement 3 % de l'eau de la Terre est potable, l'eau des océans représente un énorme réservoir, surtout que le dessalement devient de plus en plus facile, grâce aux avancées technologiques. Le dessalement transforme non seulement l'eau de mer en eau potable, mais il

de schepen welke die normen in acht nemen. Binnen de Europese Unie hebben we te maken met een verstrenging van de zogenaamde "Erika-richtlijnen" betreffende olievervoer, die naar de gelijknamige olietanker zijn vernoemd. Die verstrenging gebeurt vooral inzake de controle op en de follow-up van de vaartuigen door de jaren heen. Met de verbeteringen inzake het beheer van de oceanen en kustgebieden wordt weliswaar vooruitgang geboekt, maar te langzaam.

Afgezien van olierampen vormen ook andere gevaren een bedreiging voor de oceanen: de illegale visserij en overbevissing zijn nog steeds een actueel pijnpunt. In dat verband zij erop gewezen dat 75 % van de visbestanden volledig worden geëxploiteerd of overbevist, wat aldus bijdraagt tot de teloorgang van de ecosystemen. Ook de 43 kleine eilandstaten in ontwikkeling (SIDS), waarvan zeer grote oceaangebieden afhangen, hebben te kampen met moeilijkheden bij de uitbouw van de beleidsmaatregelen inzake het behoud van en de controle op de ontwikkeling van hun mariene milieu. Die moeilijkheden vloeien voort uit almaar stringentere logistieke en financiële beperkingen ingevolge de door de economische crisis veroorzaakte stagnatie of zelfs daling van de internationale ontwikkelingshulp.

Toch hebben de helft van de SIDS-landen — en ook andere landen — programma's opgezet voor het op de ecosystemen gestoelde beheer, alsook beheersprogramma's voor de kusten en oceanen. Bijna zestig landen hebben trouwens nationale actieplannen gelanceerd ter bestrijding van de langs de kusten gelegen bronnen van mariene verontreiniging, goed voor 80 % van de oceanenvervuiling. Sommige landen, zoals Australië, Palau, de Cookeilanden en Costa Rica, zijn begonnen beschermde zeegebieden in te stellen, teneinde de biodiversiteit van de zeeën en kusten te beschermen⁷. De stijgende zeespiegel en de verzwakking van de mariene ecosystemen vormen een bijzonder ernstige bedreiging voor de kusten van de SIDS en de ontwikkelingslanden: ze bedreigen namelijk de voedselzekerheid, de volksgezondheid, de visnijverheid en het toerisme, en er valt te vrezen voor massale migratie van bevolkingsgroepen⁸.

De belangrijkste grondstof van de oceanen is water. De oceanen bevatten vier vijfde van alle waterbronnen op onze planeet. Aangezien slechts 3 % van het water op aarde drinkbaar is, vertegenwoordigt het water uit de oceanen een enorme voorraad, vooral omdat ontzilting almaar vlotter verloopt dankzij de technologische vooruitgang. Ontzilting zet niet alleen het zeewater om in drinkwater, maar het maakt het ook mogelijk er het

⁷ Compte rendu de la 3^e Conférence mondiale sur les océans, site de l'UNESCO.

⁸ Fonds français pour l'environnement mondial.

⁷ Verslag van de 3^{de} wereldconferentie over de oceanen, zie de UNESCO-site.

⁸ Fonds français pour l'environnement mondial.

permet aussi d'en récupérer le sel. Le chlorure de sodium représente 3 % de la composition de l'eau de mer: c'est la ressource minérale la plus abondante et aussi la plus exploitée. Vient ensuite le magnésium, également extrait en grande quantité. Le potentiel de croissance de cette exploitation est grand. Cependant, l'équilibre de la présence minérale dans les eaux océaniques ne doit pas être modifié, afin d'éviter la surexploitation subie par d'autres ressources et les conséquences néfastes qui en découleraient⁹.

Un autre aspect à prendre en compte est la sécurité maritime. Le domaine de la sécurité maritime présente de multiples enjeux tant pour les hommes que pour les biens. Le commerce maritime fait face à des risques croissants liés à l'explosion du trafic maritime au tonnage de plus en plus élevé, à la vitesse croissante des navires. Le risque augmente dans les détroits et dans certains canaux (Canal de Panama, Canal de Suez) et devrait également augmenter avec les projets d'"auto-route de la mer".

Outre les enjeux écologiques, on doit également attirer l'attention sur les enjeux sanitaires et sécuritaires, notamment en ce qui concerne le transport de déchets nucléaires, la circulation de navires ou de sous-marins à propulsion nucléaire, le cas échéant, armés d'engins nucléaires. Le naufrage du *Koursk*, un sous-marin nucléaire russe, mis en service en 1994, et lanceur de missiles de croisière, en est le parfait exemple. Il fut détruit et coula le 12 août 2000 à la suite à l'explosion accidentelle d'une torpille lors d'exercices avec la flotte russe du Nord en mer de Barents. 118 marins périrent dans cet accident.

Par ailleurs, il ne faut également mettre en avant les enjeux économiques en cas de perte de navires et de leur cargaison ainsi que le coût de la pollution marine due aux naufrages. La sécurité maritime devrait impliquer l'existence de cellules permanentes de crise dans tous les pays littoraux, immédiatement opérationnelles et disposant des moyens de coordination, de planification, d'exercices et d'action (remorqueurs de haute mer, moyens hélicoptés, moyens de pompage et contention de polluants, etc.). Cette sécurité renforcée permettrait de protéger davantage la vulnérabilité des littoraux et des activités économiques locales (pêche, conchyliculture, tourisme,...), et celle des écosystèmes marins.

⁹ "Vers une nouvelle gouvernance des océans", 15 juillet 2010, Conseil de l'Europe, Doc. 1694.

zout uit te winnen. Zeewater bevat 3 % natriumchloride, de meest voorkomende minerale grondstof die ook het meest wordt geëxploiteerd. Dan is er magnesium, dat ook in grote hoeveelheden wordt gewonnen. Dergelijke exploitatie heeft een groot groeipotentieel. Het evenwicht binnen de minerale samenstelling van oceaanwater mag evenwel niet worden gewijzigd om rooibouw op andere hulpbronnen en de funeste gevolgen daarvan te voorkomen⁹.

Een ander aspect dat in aanmerking moet worden genomen, is de veiligheid op zee. De maritieme veiligheid houdt vele uitdagingen in voor mensen én goederen. De koopvaardij wordt geconfronteerd met toenemende risico's die verband houden met de explosieve groei van het scheepvaartverkeer met almaar hogere tonnage, alsmede met de toenemende snelheid van de schepen. Het gevaar neemt toe in de zee-engtes en op sommige kanalen (Panamakanaal, Suezkanaal), en zal normalerwijze ook toenemen met de zogenaamde "zeesnelwegprojecten".

Behalve de ecologische uitdagingen moeten ook de uitdagingen op gezondheids- en veiligheidsvlak onder de aandacht worden gebracht, met name in verband met het vervoer van kernafval, het verkeer van schepen of onderzeeërs met nucleaire voortstuwing (waarvan sommige uitgerust zijn met kernwapens). De schipbreuk van de "*Koersk*", een in 1994 in dienst genomen Russische kernonderzeeër met een lanceerinstallatie voor kruisraketten, is daarvan een sprekend voorbeeld. De onderzeeër raakte beschadigd en zonk op 12 augustus 2000 ingevolge de ongewilde explosie van een torpedo tijdens oefeningen met de Russische Noordelijke Vloot in de Barentsz-zee. 118 matrozen kwamen bij dat ongeval om het leven.

Bovendien moet ook worden gewezen op de economische aspecten wanneer vaartuigen en scheepsladingen verloren gaan, alsook op de kosten van de zeeverontreiniging door de scheepswrakken. Maritieme beveiliging zou moeten impliceren dat in alle kustlanden onmiddellijk operationele, permanente crisiscellen bestaan, die beschikken over de middelen om coördinatie, planning en oefeningen te verrichten en om op te treden (zeegaande sleepboten, helikoptercapaciteit, pompen, opslag voor verontreinigende stoffen enzovoort). Die versterkte beveiliging zou een betere bescherming kunnen bieden aan de kwetsbare kustbewoners en aan de lokale economische activiteiten (visserij, aquacultuur met schaal- en schelpdieren, toerisme enzovoort), alsmede aan de mariene ecosystemen.

⁹ "Towards a new ocean governance", 15 juli 2010, Raad van Europa, Doc. 1694.

L'ancien ministre français de l'écologie, Jean-Louis Borloo, a mis en garde contre la destruction des richesses de la mer, "première réserve énergétique du monde" et a estimé le 8 juin 2010 que la marée noire dans le golfe du Mexique appelait la création d'une Organisation mondiale de la mer et des océans, à l'image de l'ONU. "Il nous faut des casques bleus de la mer et des océans" a-t-il précisé. Cet avis semble être partagé par le Conseil de l'Europe dans son rapport intitulé "Vers une nouvelle gouvernance des océans" datant du 15 juillet 2010. Dans ce rapport, le Conseil de l'Europe estime qu'il est important que les États mènent une politique maritime commune visant à garantir la protection des ressources, le rôle et la sécurité des océans face aux menaces nouvelles. Il est également nécessaire de développer le projet Eur-Océans visant à coordonner les informations scientifiques et technologiques maritimes en mettant en place un réseau d'informations intergouvernemental pour une meilleure approche des zones marines et de leur potentiel.

Le Conseil de l'Europe a également estimé qu'en raison notamment de la portée universelle du droit de la mer, les Nations Unies demeurent l'institution la plus à même de discuter de la réglementation de l'usage des mers et océans¹⁰.

La mer est également menacée par la croissance exponentielle des activités maritimes traditionnelles que sont le transport et la pêche. Près de 90 % du transport mondial de marchandises est assuré actuellement par voie maritime. Le transport maritime participe ainsi à la dégradation de la biodiversité marine à travers les pollutions par hydrocarbure, l'introduction d'espèces invasives par les opérations de déballastages ou encore la pollution acoustique produisant des effets sur les poissons, mammifères marins et organismes invertébrés. Enfin, la pêche couvre tous les espaces maritimes du globe, non seulement en surface mais également "en profondeur" puisqu'un chalut peut atteindre 3000 mètres de fond sans difficulté. 80 millions de tonnes d'espèces marines sont pêchées chaque année, contre seulement une petite vingtaine dans les années 1930. À cet égard, la FAO estime que près de 75 % des stocks de poissons sont pleinement exploités voire surexploités. Il faut également ajouter que certaines pratiques de pêche, comme le chalutage de fond par exemple, participent également à la dégradation de la biodiversité par la destruction des écosystèmes qu'elles entraînent.

¹⁰ *Idem.*

Jean-Louis Borloo, de gewezen Franse minister van Milieu, waarschuwt tegen de vernietiging van de rijkdommen van de zee, "de belangrijkste energiereserve ter wereld"; op 8 juni 2010 verklaarde hij dat de olieramp in de Golf van Mexico duidelijk maakte dat er nood is aan een Wereldorganisatie voor de zeeën en de oceanen, naar het voorbeeld van de Verenigde Naties. "We hebben blauwhelmen voor de zeeën en de oceanen nodig", zei hij. De Raad van Europa lijkt dat standpunt te delen in zijn rapport "*Towards a new ocean governance*" van 15 juli 2010. In dat rapport stelt de Raad van Europa dat het belangrijk is dat de staten een gemeenschappelijk maritiem beleid voeren dat de bescherming van de natuurlijke rijkdommen waarborgt en de rol en de bestaanszekerheid van de oceanen vrijwaart in het licht van de nieuwe dreigingen. Voorts moet het EUR-OCEANS-project verder worden uitgewerkt; het zou moeten uitmonden in de coördinatie van de maritieme wetenschap en technologie door middel van een intergouvernementeel netwerk voor gegevensuitwisseling, met het oog op een betere benadering van mariene ecosystemen en hun potentieel.

Bovendien vindt de Raad van Europa dat, met name gelet op de universele reikwijdte van het zeerecht, de Verenigde Naties de meest geschikte instelling zijn om te beraadslagen over de reglementering inzake het gebruik van de zeeën en de oceanen¹⁰.

De exponentiële groei van klassieke maritieme activiteiten (vervoer en visserij) bedreigt de zeeën. Bijna 90 % van het wereldwijde goederenverkeer verloopt momenteel over zee. Het zeevervoer tast mee de mariene biodiversiteit aan omdat olie verontreiniging veroorzaakt, de lozing van ballastwater het ontstaan van invasieve soorten in de hand werkt en de geluidsvervuiling schadelijke gevolgen heeft op vissen, zeezoogdieren en ongewervelden. De impact van de visserij op de maritieme gebieden van de wereld is ten slotte totaal, want de gevolgen ervan doen zich niet alleen gevoelen aan de oppervlakte, maar ook in de diepte: een sleepnet kan immers moeiteloos 3 000 meter diep gaan. Jaarlijks wordt 80 miljoen ton van de meest uiteenlopende mariene soorten opgehaald, tegenover zo'n 20 miljoen ton in de jaren 30 van de vorige eeuw. In dat verband stelt de FAO dat bijna driekwart van de visgebieden volledig wordt bevestigd, zo niet wordt overbevestigd. Daarbij komt dat sommige visserijpraktijken, zoals het gebruik van trawlnetten, ecosystemen vernietigen en zodoende ook de biodiversiteit aantasten.

¹⁰ *Idem.*

L'Union européenne possède le territoire maritime le plus étendu du monde. Il est plus vaste que son territoire terrestre. L'Union compte 1 200 ports et possède la flotte marchande la plus importante du monde. Environ 90 % du commerce extérieur et 40 % du commerce intérieur transitent par la mer. 50 % de la population de l'Union vit dans les régions côtières, qui représentent plus de 40 % du produit intérieur brut (PIB) de l'Union européenne. L'économie maritime génère cinq millions d'emplois. Environ 5 % du PIB provient directement des industries et des services liés à la mer. Ce chiffre est bien plus élevé lorsque l'on tient compte des contributions indirectes dérivées d'autres secteurs, comme le tourisme. Cela fait plusieurs années que les politiques de la pêche et de l'environnement sont considérées comme étant indissociables.

Aujourd'hui, l'Union européenne a adopté une vision beaucoup plus large, afin d'englober tous les usages de nos espaces maritimes, l'objectif étant de tirer le meilleur parti des atouts de l'Europe dans le domaine de la recherche, des technologies et de l'innovation marines. Cette stratégie s'inscrit dans le droit fil de la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi et répond à la ferme volonté de l'Union européenne de garantir que le développement économique ne se fasse pas au détriment de l'environnement.

La politique maritime intégrée englobe les transports maritimes, la compétitivité des entreprises du secteur maritime, l'emploi, la recherche scientifique, la pêche et la protection de l'environnement marin. Afin de souligner l'importance de ce secteur, la Commission européenne a décidé de célébrer le 20 mai de chaque année la Journée maritime européenne¹¹.

Les mers sont l'énergie vitale de l'Europe. Les espaces maritimes et les côtes de l'Europe sont essentiels à son bien-être et à sa prospérité; ils sont les voies commerciales, les régulateurs climatiques, les sources d'approvisionnement en denrées alimentaires, en énergie et en ressources, et les lieux de résidence et de loisirs de prédilection des Européens. L'Europe compte 70 000 kilomètres de côtes, elle est bordée de deux océans et de quatre mers: l'océan Atlantique et l'océan Arctique, la mer Baltique, la mer du Nord, la mer Méditerranée et la mer Noire. Les régions maritimes de l'Union européenne contribuent pour environ 40 % au PIB et représentent environ 40 % de sa population. Le bien-être de l'Europe est donc inextricablement lié à la mer. Les chantiers navals et le transport maritime, les ports et la pêche restent des activités maritimes clés, mais la production d'énergie en mer (y compris le

De Europese Unie heeft het grootste zeegebied ter wereld, groter dan haar landgebied. De EU heeft 1 200 havens en de grootste koopvaardijvloot ter wereld. Ongeveer 90 % van de externe handel en 40 % van de interne handel gaat over zee. De helft van de EU-bevolking woont in kustgebieden, die meer dan 40 % van het bruto binnenlands product (bbp) van de Europese Unie uitmaken. De maritieme economie is goed voor vijf miljoen banen. Zowat 5 % van het bbp vloeit direct voort uit maritieme industrieën en diensten. Dat percentage ligt nog veel hoger als ook rekening wordt gehouden met de indirecte aandelen van andere sectoren, zoals het toerisme. Al jarenlang worden het visserij- en het milieubeleid gezien als één onlosmakelijk geheel.

De Europese Unie hanteert thans een veel bredere visie, die elke vorm van gebruik van onze maritieme gebieden omvat; de troeven waarover Europa beschikt op het vlak van marien onderzoek en mariene technologieën en innovatie moeten zo maximaal mogelijk worden benut. Die strategie sluit direct aan bij de Lissabonstrategie voor groei en werkgelegenheid en getuigt van de vastberadenheid van de Europese Unie om ervoor te zorgen dat economische ontwikkeling niet ten koste gaat van het milieu.

Het geïntegreerd maritiem beleid (GMB) omvat het zeevervoer, het concurrentievermogen van de maritieme sector, de werkgelegenheid, het wetenschappelijk onderzoek, de visserij en de bescherming van het mariene milieu. Om het belang van die sector onder de aandacht te brengen, heeft de Europese Commissie besloten 20 mei van elk jaar uit te roepen tot "Europese maritieme dag"¹¹.

De zeeën zijn het bloed dat door Europa's aderen stroomt. Welzijn en welvaart van Europa hangen af van de maritieme ruimten en de kusten waarover het continent beschikt: zij zijn de sluisen voor de Europese handel, regelen het klimaat, leveren voedsel, energie en grondstoffen en vormen een geliefd decor als woon- en recreatieplek voor de Europese burgers. De 70 000 km lange kustlijn van Europa grenst aan twee oceanen (de Atlantische Oceaan en de Noordelijke IJszee) en vier zeeën: de Oostzee, de Noordzee, de Middellandse Zee en de Zwarte Zee. In de maritieme regio's van de EU wordt 40 % van het bbp van de EU geproduceerd en leeft 40 % van de bevolking van de lidstaten. De welvaart van Europa is bijgevolg onlosmakelijk verbonden met de zee. Scheepsbouw en scheepvaart, havens en visserij blijven de voornaamste maritieme bedrijfssectoren, maar ook offshore-energiewinning (olie, gas en

¹¹ http://europa.eu/pol/fish/index_fr.htm.

¹¹ http://europa.eu/pol/fish/index_nl.htm.

pétrole, le gaz et les énergies renouvelables) ainsi que le tourisme côtier et maritime génèrent également des revenus importants. Les ports maritimes et le secteur du transport maritime permettent à l'Europe de tirer parti de la croissance rapide du commerce international et de jouer un rôle prépondérant dans l'économie mondiale, tandis que l'exploitation des ressources minérales, l'aquaculture, les biotechnologies marines et les nouvelles technologies sous-marines offrent également des possibilités commerciales de plus en plus importantes. Les utilisations récréatives, esthétiques et culturelles des mers et les services écosystémiques rendus par les mers ne sont pas non plus à négliger¹².

En 2005, l'Union européenne a lancé le débat en présentant une proposition pour la création d'une politique maritime européenne, qui s'inscrivait dans les priorités de la Stratégie de Lisbonne et du développement durable de Göteborg: "Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers". En octobre 2007 l'Union européenne a publié le Livre bleu intitulé "Vers une politique maritime intégrée dans l'UE", fondé, d'une part, sur la Stratégie de Lisbonne pour stimuler la croissance quantitative et qualitative de l'emploi basée sur la connaissance scientifique et technologique et, d'autre part, sur la volonté de défendre et d'améliorer le statut biophysique des océans et de ses ressources.

Cette politique représente un pas décisif vers la création d'une politique maritime intégrée pour l'Union européenne¹³. Cette nouvelle forme de gouvernance comprend les conditions et les mesures suivantes: gestion publique, exploitation durable des mers et des océans tout en permettant la croissance de l'économie maritime et des régions côtières, transparence, existence d'un cadre légal clair, information et obligation de rendre des comptes. Les principes spécifiques de la gouvernance de l'océan sont ceux du développement durable, de précaution, du pollueur-payeur, d'autorégulation, de conservation de la biodiversité, de réaliser un espace maritime européen sans barrières administratives ni douanières ainsi qu'une stratégie globale des transports maritimes pour la période 2008-2018 afin d'améliorer l'efficacité et la compétitivité des transports maritimes en Europe, de l'équité intergénérationnelle, déjà présent dans le rapport Brundtland, et les principes d'intégration et de consensus; — ce dernier principe ayant été très

hernieuwbare energiebronnen), kusttoerisme en marietiem toerisme zorgen voor massale inkomsten. Dankzij zijn zeehavens en zijn scheepvaartsector profiteert Europa mee van de snel groeiende internationale handel en kan het een belangrijke rol spelen in de wereld-economie. Bovendien bieden sectoren als de exploitatie van minerale grondstoffen, de aquacultuur, de blauwe biotechnologie en de opkomende onderzeetechnologie steeds meer kansen voor het bedrijfsleven. In het gebruik van de zee en de mariene ecosystemen voor esthetische, culturele en recreatiedoeleinden ligt een even groot potentieel¹².

In 2005 heeft de Europese Unie het debat op gang getrokken met een voorstel voor de uitwerking van een Europees maritiem beleid, dat zou worden geënt op de prioriteiten van de Lissabonstrategie en de op de Europese Raad van Göteborg gemaakte afspraken inzake duurzame ontwikkeling: "Naar een toekomstig maritiem beleid voor de Unie: een Europese visie op de oceanen en zeeën". In oktober 2007 publiceerde de Europese Unie het blauwboek "Naar een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie", dat gebaseerd is op de Lissabonstrategie om de kwantitatieve en kwalitatieve groei van de werkgelegenheid op basis van wetenschappelijke en technologische kennis te bevorderen enerzijds, en op de bereidheid de biofysische status van de oceanen en hun natuurlijke rijkdommen te verdedigen en te verbeteren.

Dat beleid is een beslissende stap in de richting van de totstandkoming van een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie¹³. Die nieuwe vorm van bestuur omvat de volgende voorwaarden en maatregelen: openbaar beheer, duurzame exploitatie van de zeeën en de oceanen waarbij tegelijkertijd de groei van de maritieme economie en van de kustgebieden mogelijk worden gemaakt, transparantie, bestaan van een duidelijk wettelijk kader, informatie en verplichting rekenschap te geven. De specifieke principes van het bestuur van de oceanen zijn die van duurzame ontwikkeling, voorzorg, de vervuiler betaalt, zelfregulering, behoud van de biodiversiteit, totstandkoming van een Europese maritieme vervoersruimte zonder administratieve of douanegrenzen én een algemene strategie inzake maritiem vervoer voor de periode 2008-2018 met het oog op de verbetering van de doeltreffendheid en de competitiviteit van het maritiem vervoer in Europa, de intergenerationale billijkheid — al aanwezig in het

¹² Communication de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions du 10 octobre 2007 sur une politique maritime intégrée pour l'Union européenne, COM(2007) 575 final.

¹³ "Vers une nouvelle gouvernance des océans", 15 juillet 2010, Conseil de l'Europe, Doc. 1694.

¹² Mededeling van de Europese Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie, COM(2007) 575 def.

¹³ Raad van Europa, *Vers une nouvelle gouvernance des océans*, 15 juli 2010, Doc. 1694.

présent lors des négociations de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

La politique maritime intégrée (PMI) veut également donner des orientations pour l'application de la législation environnementale concernant les ports et proposer une nouvelle politique pour les ports qui tient compte de leurs rôles multiples ainsi qu'encourager la formation de pôles d'activités multisectoriels et stimuler l'innovation technologique dans le secteur des chantiers navals et de l'énergie afin d'assurer la compétitivité économique sans détériorer l'environnement. La PMI souhaite également soutenir les efforts internationaux visant à réduire la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre causées par les navires et prendre des mesures contre les rejets en mer, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et toute autre pratique destructrice¹⁴.

L'Union européenne tente depuis plusieurs années d'améliorer la gouvernance mondiale des mers et des océans en renforçant son rôle en tant qu'acteur mondial à travers une participation renforcée et plus unifiée aux instances internationales mais aussi grâce aux instruments de la politique européenne de voisinage et du dialogue multilatéral. Le dialogue sur la PMI s'appuie également sur les cadres régionaux mis en place ces dernières années au niveau des bassins maritimes européens à l'instar de l'Union pour la Méditerranée, de la Dimension septentrionale et de la synergie de la mer Noire. Cela revêt une importance particulière, vu le caractère global des problèmes rencontrés par le secteur maritime. Ces actions permettront aussi d'améliorer la visibilité de l'Europe maritime.

La relation de l'homme avec les océans est à la croisée des chemins: les connaissances techniques et scientifiques de plus en plus nombreuses nous mènent à une exploitation accrue des ressources océaniques, mais cette exploitation suscite des conflits quant à leur utilisation et à la détérioration du milieu marin¹⁵.

Ainsi, une attention particulière devra être portée à l'océan Arctique. Protégé par la banquise pendant des centaines d'années, sa disparition progressive crée de nouvelles opportunités d'activités économiques et commerciales dans une partie du monde restée jusqu'à présent inaccessible. Les pollutions et les catastrophes

¹⁴ Communication de la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 10 octobre 2007 sur une politique maritime intégrée pour l'Union européenne, COM(2007) 575 final.

¹⁵ "Vers une nouvelle gouvernance des océans", 15 juillet 2010, Conseil de l'Europe, Doc. 1694.

rapport-Brundtland — en de principes van integratie en consensus; dat laatste principe was prominent aanwezig tijdens de onderhandelingen over het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee.

Het geïntegreerd maritiem beleid (GMB) beoogt ook richtlijnen te geven voor de tenuitvoerlegging van de milieuwetgeving met betrekking tot de havens en een nieuw havenbeleid voor te stellen dat rekening houdt met hun veelvuldige taken. Voorts wil het de vorming van multi-sectorale activiteitenpolen aanmoedigen en de technische innovatie stimuleren in de sectoren scheepsbouw en energie, teneinde de economische competitiviteit te verzekeren zonder het milieu te vernietigen. Het GMB wenst ook de internationale inspanningen te steunen die ertoe strekken de luchtvervuiling en de uitstoot van broeikasgassen door de schepen te beperken, alsmede maatregelen te nemen tegen lozingen in zee, illegale, niet-aangegeven of niet-gereguleerde visvangst en iedere andere vernietigende praktijk¹⁴.

De Europese Unie probeert al jaren het wereldbestuur van de zeeën en de oceanen te verbeteren door haar rol als wereldactor uit te bouwen via een versterkte en meer eengemaakte deelname aan de internationale instanties, maar ook dankzij de instrumenten van het Europees nabuurschapsbeleid en de multilaterale dialoog. De dialoog over het GMB berust ook op de regionale kaders die de jongste jaren op het niveau van de Europese maritieme zeebekkens tot stand zijn gekomen, zoals de Unie voor het Middellandse Zeegebied, de Noordelijke Dimensie en de synergie voor het Zwarte-Zeegebied. Dat is heel belangrijk omdat de problemen waarmee de maritieme sector te kampen heeft, algemeen zijn. Dankzij die acties zal ook de zichtbaarheid van het maritiem Europa kunnen worden verbeterd.

De relatie tussen de mens en de oceanen staat vandaag op een tweesprong: de almaar grotere technische en wetenschappelijke kennis leidt tot een toegenomen exploitatie van de rijkdommen van de oceanen, maar die exploitatie zorgt voor conflicten over het gebruik ervan en over de aantasting van het mariene milieu¹⁵.

Zo zal bijzondere aandacht moeten worden besteed aan de Noordelijke IJszee. Die werd gedurende honderden jaren beschermd door pakijns, waarvan de geleidelijke verdwijning voor mogelijk nieuwe economische en commerciële activiteiten kan zorgen in een deel van de wereld dat tot dusver onbereikbaar was gebleven.

¹⁴ Mededeling van de Europese Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 10 oktober 2010 — *Een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie*, COM(2007) 575 definitief.

¹⁵ Raad van Europa, *Vers une nouvelle gouvernance des océans*, 15 juli 2010, Doc. 1694.

maritimes qui pourraient résulter des nouvelles activités économiques dans le grand Nord existent. L'exploration accélérée de nouveaux gisements de gaz et de pétrole augmentent la probabilité de scénarios du type *Exxon Valdez*, à savoir des marées noires se produisant dans des milieux très fragiles en l'absence de législation quant au nettoyage et aux infrastructures pour le faire. Par ailleurs, il faut aussi attirer l'attention sur la question de l'inexistence ou du non-respect des quotas de pêche dans l'océan Arctique. À titre d'exemple, plus d'un quart du poisson consommé en Europe provient de l'Arctique, et malgré cela nous ne disposons toujours pas de réglementation concernant la pêche dans cette région nouvellement accessible. L'Arctique, libéré des glaces, nécessite un nouveau cadre de régulation plus global et surtout plus contraignant qui s'intégrerait dans le cadre de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer¹⁶.

Depuis ces dernières décennies les océans, qui recouvrent les deux tiers de la surface de la Terre, sont particulièrement touchés par les problèmes environnementaux et ce, malgré la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et les nombreux instruments juridiques de nature normative qui complètent cette Convention¹⁷.

Le changement climatique, les activités du littoral, les constructions de barrages, la pression de l'urbanisme ont contribué largement à la pollution des océans¹⁸. L'océan est le patrimoine commun mondial ultime. La pêche est dans un état critique dans de nombreuses régions du monde, des habitats naturels particuliers sont modifiés de manière irréversible, le taux actuel de perte de biodiversité ne diminue pas, et la piraterie et autres types de crime organisé, comme les transferts illégaux de drogues, d'armes et de personnes, sont en augmentation.

Le changement climatique et l'effet de serre entretiennent des relations étroites avec le processus océanique, entraînant des conséquences néfastes telles que l'élévation du niveau de la mer, la modification des courants marins, le déséquilibre des écosystèmes, la baisse de la biodiversité, la raréfaction de certaines espèces halieutiques et surtout la diminution flagrante de la capacité des océans à absorber le dioxyde de carbone. Les phénomènes affectant les zones côtières ont également des répercussions importantes sur la préservation de l'océan. La diminution de l'alimentation

Er kunnen zeker vervuilingen en scheepvaartongevallen voortvloeien uit de nieuwe economische activiteiten in het Hoge Noorden. Door de versnelde exploratie van nieuwe aardgas- en aardolievelden neemt de kans op "*Exxon Valdez*-scenario's" toe, dus olierampen in heel kwetsbare milieus, zonder dat er een wetgeving bestaat inzake opruiming, noch infrastructures voorhanden zijn om alles op te ruimen. Voorts moet ook worden geattendeerd dat in de Noordelijke IJszee visquota uitblijven of niet in acht worden genomen. Als voorbeeld kan worden aangegeven dat meer dan een vierde van de vis die in Europa wordt geconsumeerd, uit de Noordelijke IJszee komt; desondanks beschikken wij nog steeds niet over een reglementering inzake visvangst in dat onlangs toegankelijk geworden gebied. De ijsvrij geworden Noordelijke IJszee vereist een nieuw, algemener en vooral dwingendere reguleringskader dat zou passen in het raam van het Verdrag van Montego Bay inzake het recht van de Zee¹⁶.

De jongste decennia worden de oceanen, die twee derde van het aardoppervlak in beslag nemen, zwaar getroffen door milieuproblemen, ondanks het bestaan van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982 en van de talrijke juridische instrumenten van normatieve aard die dat Verdrag aanvullen¹⁷.

De klimaatwijziging, de kustactiviteiten, de bouw van stuwdammen en de druk van de verstedelijking hebben in ruime mate bijgedragen tot de vervuiling van de oceanen¹⁸. De oceanen zijn het ultieme gemeenschappelijke werelderfgoed. De visvangst bevindt zich in tal van gebieden van de wereld in een kritieke situatie, bijzondere natuurlijke habitats worden onomkeerbaar gewijzigd, de huidige graad van verlies aan biodiversiteit houdt aan; tot slot is er een toename van de piraterij en andere vormen van georganiseerde misdaad, zoals het illegaal vervoer van drugs, wapens en mensen.

De klimaatverandering en het broeikaseffect houden nauw verband met wat in de oceanen gebeurt. Dat heeft nefaste gevolgen zoals de stijging van het zeewaterpeil, de wijziging van de zeestromingen, de verstoring van het evenwicht van de ecosystemen, de afname van de biodiversiteit, het zeldzaam worden van bepaalde vissoorten en vooral de overduidelijke vermindering van het vermogen van de oceanen om koolstofdioxide op te nemen. De verschijnselen die de kustgebieden aantasten, hebben ook aanzienlijke gevolgen voor de bescherming van de oceanen. De afname van

¹⁶ "Océan Arctique: urgence d'une nouvelle gouvernance", 26 avril 2010, site www.fr.

¹⁷ "Vers une nouvelle gouvernance des océans", 15 juillet 2010, Conseil de l'Europe, Doc. 1694.

¹⁸ *Idem*.

¹⁶ *Océan Arctique: urgence d'une nouvelle gouvernance*, 26 avril 2010, site www.fr.

¹⁷ Raad van Europa, *Vers une nouvelle gouvernance des océans*, 15 juli 2010, Doc. 1694.

¹⁸ *Idem*.

sédimentaire causée par la construction de barrages, l'extraction de sable et la pression de l'urbanisme ont accentué l'érosion côtière. En outre, l'occupation du littoral, avec des activités telles que le tourisme, la pêche, l'activité portuaire, l'industrie, l'agriculture et l'activité urbaine (déchets, eaux usées, etc.), a fortement influencé la pollution des océans. Les connaissances techniques et scientifiques ont également mené à une exploitation accrue des ressources océaniques et à une accélération de la détérioration du milieu marin. Cette situation est d'autant plus alarmante qu'il est reconnu aujourd'hui que les océans ne disposent que de ressources limitées¹⁹.

Au contraire des sols, les océans sont gérés au niveau international. La gestion des océans se confronte à l'absence de mécanismes internationaux de vérification du respect des règles. Cette gestion est aussi rendue difficile par la multiplicité des usages des océans (sécurité alimentaire, transport, santé, éducation, aménagement côtier, écosystème et biodiversité,...) et les conflits d'usages fréquents qui en découlent. Elle doit tenir compte des interactions entre problématiques locales (industrialisation et urbanisation des zones côtières, disparition de zones humides,...) et enjeux globaux (changements climatiques,...). L'efficacité de la gestion des océans ne peut s'envisager qu'à travers de mécanismes forts de coopération entre les multiples secteurs et acteurs concernés, au niveau local, national, régional et international. La prolifération d'accords internationaux, régionaux, et bilatéraux (comme en témoigne le registre FARISIS de la FAO) ne facilite pas la cohérence. EN effet, ces accords sont nombreux et le cadre international de gouvernance des océans s'en trouve inévitablement fragmenté. La FAO s'occupe de la gestion des pêches, le PNUE d'environnement, l'OMI de navigation, l'UNESCO des questions scientifiques... À cette fragmentation institutionnelle s'ajoute une juxtaposition de conventions internationales applicables au milieu marin: la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), les multiples accords de pêche,...²⁰. Et à ce cadre global s'ajoutent les approches régionales, elles-mêmes reflets de la fragmentation du cadre international puisque pilotées par des agences différentes. Les organisations régionales de pêche, comme la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (ICCAT), dépendent

sedimentaire voedselbronnen als gevolg van het bouwen van stuwdammen, de zandwinning en de druk van de verstedelijking hebben de kusterosie versterkt. Bovendien heeft de bezetting van de kuststreek, met activiteiten als toerisme, visvangst, havenactiviteit, industrie, landbouw en stedelijke activiteit (afval, afvalwater enzovoort) de vervuiling van de oceanen sterk beïnvloed. De technische en wetenschappelijke kennis heeft ook geleid tot een toegenomen exploitatie van de rijkdommen van de oceanen en tot een versnelling van de vernietiging van het marien milieu. Die situatie is des verontrustender omdat men het er thans over eens is dat de oceanen maar over beperkte rijkdommen beschikken¹⁹.

In tegenstelling tot de bodem worden de oceanen beheerd op internationaal niveau. Het beheer ervan stuit echter op een gebrek aan internationale regelingen om toe te zien op de naleving van de regels. Dat beheer wordt ook bemoeilijkt door de veelheid aan toepassingen van de oceanen (voedselzekerheid, vervoer, gezondheid, onderwijs, kustbeheer, ecosysteem, biodiversiteit enzovoort) en de eruit voortvloeiende conflicten in verband met het frequent gebruik ervan. Bij dat beheer moet rekening worden gehouden met de interactie tussen lokale vraagstukken (industrialisering en verstedelijking van de kustgebieden, verlies van drasland enzovoort) en mondiale problemen (klimaatverandering enzovoort). De doeltreffendheid van het beheer van de oceanen is maar denkbaar via regelingen met veel samenwerking tussen de vele betrokken sectoren en actoren op lokaal, nationaal, regionaal en internationaal vlak. De veelvuldige internationale, regionale en bilaterale akkoorden (zoals blijkt uit het register FARISIS van de FAO) is niet bevorderlijk voor samenhang. Deze akkoorden zijn immers talrijk en het internationale kader van het oceaangebier wordt er onvermijdelijk door gefragmenteerd: de FAO gaat over visserijbeheer, UNEP het milieu, IMO navigatie, UNESCO wetenschappelijke vraagstukken enzovoort. Naast deze institutionele versnippering zijn er ook de internationale verdragen die gelden voor het marien milieu: het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, de Overeenkomst inzake de internationale handel in bedreigde in het wild levende dier- en plantensoorten (CITES), de vele visserijakkoorden enzovoort²⁰. Bij dit algemeen kader komen nog de regionale benaderingen, die dan weer het internationale kader weerspiegelen, want zij worden gerund door verschillende agentschappen. De regionale visserijorganisaties, zoals de Internationale

¹⁹ *Idem.*

²⁰ "Les marges de progrès pour protéger les océans sont considérables", *Actu environnement*, 28 avril 2010.

¹⁹ *Idem.*

²⁰ "Les marges de progrès pour protéger les océans sont considérables", *Actu environnement*, 28 april 2010.

de la FAO tandis que la gestion des mers régionales, comme le Plan d'action pour la Méditerranée, relève du PNUE²¹.

Une nouvelle gouvernance des océans basée sur une politique maritime intégrée est donc indispensable à mettre en place dans les années à venir, en ce compris le volet "casques bleus de la mer" permettant des interventions rapides, coordonnées et massives lors de pollution maritime à grande échelle, comme ce fut le cas avec l'explosion de la plate-forme *Deepwater Horizon* dans le golfe du Mexique en avril 2010. La création en 2004 de l'Agence européenne de Sécurité Maritime pourrait éventuellement à terme créer un corps de garde-côtes européens et encourager la mutualisation de systèmes d'information et d'observation, ainsi que la réflexion sur la sécurité et l'intermodalité de l'espace maritime européen. Il nous paraît à ce jour essentiel de prendre rapidement des mesures visant à définir des politiques et des actions pour une vision commune du rôle des océans pour le futur de l'humanité. À ce jour, aucune organisation internationale n'est responsable du suivi des progrès dans la mise en place de la gestion des écosystèmes et de programmes de gestion intégrée des côtes et des océans. Il n'existe pas non plus de collecte régulière d'information sur le bien-être social et économique des communautés vivant sur les côtes.

L'océan, et en particulier les eaux en haute mer, est un espace international unique où la communauté internationale et les Nations Unies ont des responsabilités spéciales sous l'autorité de l'assemblée générale et en particulier dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La nouvelle gouvernance des océans est actuellement dans une phase de structuration institutionnelle sans précédent. L'expérience de concrétisation d'une politique maritime intégrée pour l'Union européenne constitue une avancée significative en vue d'une gouvernance globale, la prochaine étape étant son élargissement à de nouveaux pays²².

Denis DUCARME (MR)

²¹ *Idem.*

²² "Vers une nouvelle gouvernance des océans", Conseil de l'Europe, 4 septembre 2009, Doc. 1694.

Commissie voor de Instandhouding van Atlantische Tonijnen (ICCAT), hangen af van de FAO, terwijl het beheer van de regionale zeeën, zoals het Actieplan voor de Middellandse Zee, behoort tot de bevoegdheid van het UNEP²¹.

Nieuw oceaangebeter op basis van een geïntegreerd maritiem beleid is daarom de komende jaren onontbeerlijk, inclusief de component "blauwhelmen van de zee" die snelle, gecoördineerde en grootschalige interventies mogelijk maakt bij zeeverontreiniging op grote schaal, zoals het geval is geweest met de explosie in april 2010 van het platform *Deepwater Horizon* in de Golf van Mexico. De oprichting in 2004 van het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid zou op termijn eventueel tot een Europese kustwacht kunnen leiden en de informatie- en observatiesystemen wederzijds maken, alsook tot reflectie over veiligheid en intermodaal vervoer in de Europese wateren. Het lijkt nu van essentieel belang snel maatregelen te nemen met het oog op een beleid en actie die moeten leiden tot een gemeenschappelijke visie op de rol van de oceanen voor de toekomst van de mensheid. Tot dusver is geen enkele internationale organisatie verantwoordelijk voor de opvolging van de voortgang in de uitvoering van het beheer van ecosystemen en programma's voor het geïntegreerde beheer van de kustgebieden en oceanen. Er bestaat ook geen regelmatige inzameling van informatie over het sociale en economische welzijn van de kustgemeenschappen.

De oceaan, in het bijzonder in offshore-wateren, is een unieke internationale ruimte waar de internationale gemeenschap en de Verenigde Naties speciale verantwoordelijkheden dragen onder het gezag van de Algemene Vergadering en in het bijzonder in het kader van het VN-Verdrag inzake het recht van de zee. Het nieuwe oceaangebeter zit nu in een fase van institutionele structurering zonder voorgaande. De concretisering van een geïntegreerd maritiem beleid vormt voor de Europese Unie een belangrijke stap naar een beheer op wereldvlak, waarbij de volgende fase de uitbreiding is naar nieuwe landen²².

²¹ *Idem.*

²² "Towards a new ocean governance", Raad van Europa, 4 september 2009, Doc 1694.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant l'Agenda 21, adopté par la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, à Rio de Janeiro au Brésil, en 1992, qui place le devenir des océans, des mers et leurs littoraux, et de leurs ressources comme un enjeu de développement durable, et qui souligne l'importance de les considérer et gérer comme un tout: "le milieu marin, y compris les océans et toutes les mers, et les zones côtières adjacentes... [constituent] un capital qui offre des possibilités de développement durable";

B. considérant le Sommet mondial sur le développement durable à Johannesburg, en 2002, ainsi que les Objectifs du Millénaire, notamment celui qui consiste à améliorer la vie des communautés côtières des océans, qui représentent la moitié de la population de notre planète;

C. considérant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, entrée en vigueur le 16 novembre 1994 et qui constitue un traité-cadre pour la conclusion d'autres accords relatifs aux océans;

D. considérant que l'année 2010 a été déclarée "Année internationale de la biodiversité";

E. considérant le Programme d'action mondial du PNUE pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres;

F. considérant le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2004, qui prévoit un schéma spécifique de transmission des alertes pour "tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sûreté d'un navire", et considérant la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention dite Marpol), entrée en vigueur le 2 octobre 1983;

G. considérant la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (Convention OSPAR), entrée en vigueur le 25 mars 1998, qui définit les modalités de la coopération internationale pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op Agenda 21, in 1992 in Rio de Janeiro (Brazilië) aangenomen door de VN-Conferentie over milieu en ontwikkeling, die van de toekomst van de oceanen, de zeeën en hun kustgebieden, en de toekomst van hun rijkdommen een inzet van duurzame ontwikkeling maakt, en benadrukt dat zij moeten worden gezien en beheerd als een geheel: "Het mariene milieu — met inbegrip van de oceanen en alle zeeën en aangrenzende kustgebieden — vormt een samenhangend geheel dat een wezenlijk deel uitmaakt van het mondiale systeem dat het leven in stand houdt en een waardevol goed dat mogelijkheden biedt voor duurzame ontwikkeling";

B. gelet op de Wereldtop over duurzame ontwikkeling in Johannesburg, in 2002, alsook de Millenniumdoelstellingen, met name die gericht op de verbetering van het leven van de kustgemeenschappen aan de oceanen, die de helft van de bevolking van onze planeet vertegenwoordigen;

C. gelet op het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, in werking getreden op 16 november 1994, dat een kaderverdrag vormt voor het sluiten van andere akkoorden over de oceanen;

D. overwegende dat 2010 werd uitgeroepen tot "Internationaal jaar van de biodiversiteit";

E. gelet op het Wereldactieprogramma van UNEP voor de bescherming van het mariene milieu tegen verontreiniging als gevolg van activiteiten te land;

F. verwijst naar de op 1 juli 2004 in werking getreden Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS), die voorziet in een specifieke procedure voor het doorseinen van alarmsignalen in geval van een "verdachte handeling of omstandigheid die bedreigend is voor de veiligheid van een schip"; verwijst voorts naar het op 2 oktober 1983 in werking getreden Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (het zogenaamde Marpol-Verdrag);

G. wijst op het op 25 maart 1998 in werking getreden Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan (OSPAR-Verdrag), waarin de nadere voorwaarden zijn bepaald voor de internationale samenwerking met het oog op de bescherming van het mariene milieu in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan;

H. reconnaissant que le milieu marin et la faune et la flore qu'il conditionne ont une importance vitale pour toutes les nations et que des actions concertées aux niveaux national, régional et mondial sont essentielles pour la prévention et la suppression de la pollution marine de même que pour une gestion durable de la zone maritime et de ses activités humaines afin que l'écosystème marin puisse continuer d'assurer les utilisations légitimes de la mer et de répondre aux besoins des générations actuelles et futures;

I. considérant les dispositions pertinentes du droit coutumier international contenues dans la Partie XII, intitulée "Protection et préservation du milieu marin" de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, notamment son article 197 relatif à la coopération mondiale et régionale en matière de la protection et la préservation du milieu marin;

J. considérant la Convention internationale sur la préparation, la lutte, la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Londres, 1990) et la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets et autres matières (Londres, 1972), qui constituent le cadre international d'action;

K. soulignant l'importance du Plan d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (PAM), adopté par la Déclaration de Washington en 1995;

L. considérant la Déclaration et le Programme de la Barbade, établissant des principes et des stratégies pour un développement qui protège l'environnement fragile des petits États insulaires en 1994;

M. considérant les communications de la Commission européenne "Développer la dimension internationale de la politique maritime intégrée de l'Union européenne" COM(2009) 536; "Accroître le financement international de la lutte contre le changement climatique: orientations européennes en vue de l'accord de Copenhague", COM(2009) 475/3; "Une stratégie européenne pour la recherche marine et maritime: un espace européen de la recherche cohérent à l'appui d'une utilisation durable des mers et des océans", COM(2008) 534 final; "Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018", COM(2009) 0008; "L'Union européenne et la région arctique", COM(2008) 763; "La stratégie de l'Union

H. erkent dat het mariene milieu en de van dat milieu afhankende fauna en flora van vitaal belang zijn voor alle naties, alsook dat op nationaal, regionaal en mondiaal niveau overlegde acties essentieel zijn, niet alleen om zeevervuiling te voorkomen en weg te werken, maar ook met het oog op een duurzaam beheer van het maritieme milieu en de menselijke activiteit die erin wordt ontplooid, opdat het mariene ecosysteem ook in de toekomst het legitiem gebruik van de zee kan waarborgen en kan tegemoetkomen aan de noden van de huidige en toekomstige generaties;

I. attendeert op de relevante regels van internationaal gewoonterecht, die als bepalingen opgenomen zijn in deel XII, met als opschrift "Bescherming en behoud van het mariene milieu", van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, inzonderheid in artikel 197, dat betrekking heeft op de mondiale en regionale samenwerking inzake bescherming en behoud van het mariene milieu;

J. attendeert op het Internationaal Verdrag inzake de voorbereiding op, de bestrijding van en de samenwerking bij olieverontreiniging (Londen, 1990), alsook op het Verdrag inzake de voorkoming van verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van afvalstoffen (Londen, 1972), die beide het internationale actieraamwerk in deze aangelegenheid vormen;

K. ondertrept het belang van het via de Verklaring van Washington in 1995 aangenomen Wereldactieplan voor de bescherming van het mariene milieu tegen vervuiling als gevolg van activiteiten op het land (PAM);

L. verwijst naar de Verklaring en het Programma van Barbados, waarin in 1994 beginselen en strategieën werden vastgesteld voor een ontwikkeling die het fragile milieu van de kleine eilandstaten beschermt;

M. attendeert op de volgende mededelingen van de Europese Commissie: "Ontwikkeling van de internationale dimensie van het geïntegreerd maritiem beleid van de Europese Unie" (COM(2009)536); "Meer internationale middelen om de strijd tegen klimaatverandering te financieren: een Europese blauwdruk voor de overeenkomst van Kopenhagen" (COM(2009) 475/3); "Een Europese strategie voor marien en maritiem onderzoek: een coherent kader voor de Europese onderzoeksruimte ter ondersteuning van het duurzame gebruik van oceanen en zeeën" (COM(2008) 534 definitief); "Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018" (COM(2009)0008); "De Europese Unie en het Noordpoolgebied (COM(2008)763)";

européenne pour la région de la mer Baltique”, COM(2009) 248; “La synergie de la mer Noire — Une nouvelle initiative de coopération régionale”, COM(2007) 160;

N. considérant le rapport du Conseil de l'Europe intitulé “Vers une nouvelle gouvernance des océans” (Recommandation 1888) de 2009, Doc. 12343;

O. considérant la résolution du Conseil de l'Europe 1169 (1998) et la Recommandation 1388 (1998) intitulée “Les océans: état de l'environnement marin et nouvelles tendances du droit international de la mer”;

P. considérant que les mers et océans sont le patrimoine ultime de l'humanité;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. d'appuyer la création d'une Organisation mondiale des mers et des océans, à l'image de l'ONU, afin de renforcer la gouvernance des océans et des mers, la sécurité des régions côtières et des voies de commerce maritimes, en ce compris par la création de casques bleus de la mer;

2. de continuer à soutenir les efforts de l'ONU exhortant les États à devenir parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982, ainsi qu'aux autres traités internationaux importants en la matière et recommandant que les instruments appropriés de suivi et de contrôle du respect des engagements internationaux soient dûment renforcés.

22 septembre 2010

Denis DUCARME (MR)

“De strategie van de Europese Unie voor het Oostzeegebied” (COM(2009)248); “Synergie voor het Zwarte Zeegebied — Een nieuw regionaal samenwerkingsinitiatief” (COM(2007)160);

N. attendeert op het rapport van de Raad van Europa, getiteld “Towards a new ocean governance” (aanbeveling nr. 1888) van 2009, document 12343;

O. attendeert op Resolutie 1169 (1998) en Aanbeveling 1388 (1998) van de Raad van Europa over de oceanen, met als opschrift “The oceans: state of the marine environment and trends in the international law of the sea”;

P. meent dat de zeeën en oceanen tot het ultieme erfgoed van de mensheid behoren;

VERZOEKT DE REGERING:

1. de oprichting te steunen van een Wereldorganisatie voor de zeeën en de oceanen, naar het voorbeeld van de VN, teneinde te zorgen voor een beter bestuur van de oceanen en de zeeën, alsook voor een betere bescherming van de kustgebieden en de maritieme handelsroutes, wat de oprichting van een contingent “blauwhelmen van de zee” impliceert;

2. de VN te blijven steunen wanneer zij de Staten ertoe proberen te bewegen aan te sluiten bij het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, gedaan te Montego Bay op 10 december 1982, en bij de andere belangrijke internationale verdragen met betrekking tot deze aangelegenheid; te bewerkstellingen dat meer gewicht wordt gegeven aan de instrumenten die speciaal werden ingesteld om na te gaan en te controleren of de internationale verbintenissen worden nageleefd.

22 september 2010