

# 7 BBNJ : L'ACCORD SUR LA CONSERVATION ET L'UTILISATION DURABLE DE LA BIODIVERSITE MARINE EN HAUTE MER

## Note de décryptage

Le 24 décembre 2017, par sa résolution n°72/249, l'**Assemblée générale des Nations Unies a convoqué, une conférence intergouvernementale chargée d'élaborer un instrument juridiquement contraignant sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine en haute mer** (en anglais : « *conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction – BBNJ* »).

**Ce processus s'inscrit dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 dite de Montego Bay.**

**Armateurs de France soutient pleinement cette initiative et œuvre à la réussite des objectifs poursuivis dans le cadre de ces négociations** visant à la protection et à la préservation du milieu marin.

Les travaux ont débuté avec une 1ère session en septembre 2018, suivie d'une 2ème en mars 2019. La 3ème session s'est tenue en août 2019. La quatrième et dernière session de la Conférence devait se tenir en mars 2020 mais a dû être reportée (à une date encore indéterminée) compte tenu de la situation sanitaire actuelle.

L'objet de ces travaux comprend **quatre thématiques** :

- Les **ressources génétiques marines**, notamment le partage des bénéfices ;
- Les **outils de protection de la biodiversité marine**, en particulier les Aires Marines Protégées (AMP) ;
- Les **évaluations d'impact environnemental des nouvelles activités humaines** en haute mer ;
- Le **renforcement des capacités et le transfert des technologies marines** au profit des États en développement.

L'outil international adopté à l'issue de cette conférence intergouvernementale devra donc permettre une meilleure protection de la biodiversité marine au-delà de la ZEE<sup>1</sup> et du plateau continental sous juridiction, ainsi qu'adapter le cadre juridique international applicable en haute mer aux nouvelles activités qui s'y développent.

Cet instrument contraignant s'inscrit dans le prolongement des principes et des objectifs de la CNUDM<sup>2</sup>, notamment l'importance d'une prise en compte adaptée des enjeux propres aux États en développement et aux États insulaires plus fortement impactés par le changement climatique.

## LES ENJEUX POUR LE SHIPPING

L'industrie maritime, par l'intermédiaire de ses organisations représentatives, participe aux travaux et aux échanges en amont et lors des sessions de négociation. **L'accord BBNJ pourrait en effet affecter durablement les activités du shipping.**

Un intérêt particulier est ainsi porté aux éléments suivants :

- Le statut des Aires Marines Protégées qui pourraient restreindre la liberté de navigation (l'ECSA<sup>3</sup> a pu évoquer l'importance de maintenir un équilibre entre les droits et obligations des États du pavillon, des États côtiers et des États du port) ;
- La portée des évaluations d'impact environnemental et leur application aux activités traditionnelles du shipping ;
- La nécessité que l'Organisation Maritime Internationale (OMI) conserve une place prépondérante dans la réglementation des activités du shipping ;
- Éviter la multiplication et la superposition de nouveaux outils adoptés dans le cadre de l'accord BBNJ, à ceux préexistants et développés par l'OMI.

Partie prenante des travaux au niveau international, l'ICS<sup>4</sup> a souligné l'absence regrettable des représentants nationaux à l'OMI au sein des délégations de gouvernements prenant part aux négociations de l'accord.

## L'AVANCEMENT DES TRAVAUX

Parmi les nombreux points évoqués au cours des débats tenus lors des trois premières sessions, plusieurs font l'objet d'un consensus. Ainsi, à l'issue de la 3<sup>ème</sup> session, les travaux progressent mais la nécessité de prolonger les négociations au-delà de la 4<sup>ème</sup> session est déjà évoquée.

<sup>1</sup> Zone économique exclusive

<sup>2</sup> Convention des Nations unies sur le droit de la mer

<sup>3</sup> *European Community Shipowners' Association*

<sup>4</sup> *International Chamber of Shipping*

Les points suivants font notamment l'objet d'un **consensus** :

- Sur la **forme de l'instrument** : l'option d'un **accord relatif à la mise en œuvre de la CNUDM et qui s'intégrerait au cadre qu'elle définit** est préféré ;
- Le **principe « pollueur payeur »** a été préféré dans le texte du projet d'accord à l'évocation des questions de responsabilité, **ce à quoi l'industrie est favorable**.

Par ailleurs, les points suivants font **encore l'objet de débats** :

- Les **évaluations d'impact environnemental seront-elles requises pour le shipping ?**
- **Quelles dispositions** seront prévues par l'accord BBNJ s'agissant des **zones maritimes particulièrement sensibles ?**

**!** Une collaboration renforcée entre les organisations représentatives de l'industrie maritime et les délégations nationales, ainsi qu'avec la délégation de l'Union européenne, participant aux travaux d'élaboration de l'accord est considérée comme cruciale par l'ICS pour faire aboutir les débats ci-évoqués.