



**Conférence
des Nations Unies
sur le commerce
et le développement**

Distr.
GÉNÉRALE

TD/B/C.I/MEM.1/3
23 mars 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT

Commission du commerce et du développement
Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports
et la facilitation du commerce
Première session
Genève, 16-18 février 2009

**Rapport de la réunion d'experts pluriannuelle sur les transports
et la facilitation du commerce sur sa première session**

Tenue au Palais des Nations, à Genève,
du 16 au 18 février 2009

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
I. RÉSUMÉ DU PRÉSIDENT	3
A. Résumé des débats	3
B. Discussions de la session finale	17
C. Conclusions du Président.....	21
II. QUESTIONS D'ORGANISATION	25
A. Élection du Bureau.....	25
B. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux	25
C. Résultats de la session.....	25
D. Adoption du rapport.....	25

Annexes

I. Programme provisoire – Réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce	26
II. Participation	29

I. RÉSUMÉ DU PRÉSIDENT

A. Résumé des débats

1. À la séance d'ouverture, la Secrétaire générale adjointe par intérim de la CNUCED a souligné que si des mesures n'étaient pas prises sans tarder, les changements climatiques constitueraient une grave menace et un défi majeur pour l'humanité, en particulier pour les populations les plus pauvres, les plus durement touchés étant probablement l'Afrique et les petits États insulaires en développement. Compte tenu des preuves scientifiques convaincantes dont on disposait et des pertes que les changements climatiques risquaient d'entraîner sur les plans économique, social et environnemental, les coûts qu'il faudrait assumer si on maintenait le statu quo étaient inimaginables. Le secteur des transports maritimes internationaux, l'un des piliers d'une économie mondialisée, contribuait aux changements climatiques mais, fait important, il risquait également d'être directement et indirectement affecté par les divers facteurs de changement climatique tels que la hausse du niveau des mers, les phénomènes météorologiques extrêmes et l'augmentation des températures.

2. La Secrétaire générale adjointe par intérim a aussi dit que l'adaptation du secteur des transports maritimes était primordiale et que, dans ces conditions, il était nécessaire de mieux comprendre les incidences potentielles des changements climatiques, les coûts connexes et les mécanismes de financement pertinents. Les mesures visant à faire face au ralentissement économique mondial et à la crise financière internationale pouvaient être élaborées de manière à satisfaire un double objectif: d'une part, contribuer à la reprise économique mondiale et, d'autre part, donner une impulsion à la «nouvelle donne verte» en soutenant les initiatives publiques destinées à lutter contre les changements climatiques, y compris dans le secteur maritime. L'intervenante a prié les experts d'analyser les divers problèmes découlant des conditions économiques, financières, environnementales et de développement qui prévalaient au niveau international et d'examiner aussi la question dans l'optique des transports maritimes. Étant donné le calendrier prévu pour l'adoption d'un pacte général sur les changements climatiques à la quinzième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), qui aura lieu à Copenhague, et dans le but d'appuyer les travaux concernant une norme sur les transports maritimes effectués sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), l'intervenante a invité les experts à examiner les divers points de vue qui pourraient être présentés à la réunion afin de se faire une idée plus claire des mesures requises.

3. Dans son discours inaugural, le Secrétaire général du Club de Rome a donné un aperçu de la difficile conjoncture internationale dans laquelle se déroulait le débat actuel sur les changements climatiques, y compris dans l'optique des transports maritimes. Il a signalé que le monde était confronté à plusieurs défis intimement liés qui se posaient dans trois principaux domaines, à savoir: a) le climat, l'environnement et les ressources; b) la pauvreté et le développement mondial; et c) les problèmes inhérents aux systèmes économiques et financiers mondiaux. Aussi fructueuses que puissent être les mesures d'atténuation des changements climatiques, les pays en développement seraient forcés de s'adapter aux changements irréversibles qui se produisaient déjà et qui compromettaient la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). Pour accélérer le processus d'atténuation et d'adaptation, il fallait des sources de financement et un transfert de technologie sur lesquels les pays en développement puissent compter. Ces problèmes ne pouvaient être résolus séparément;

ils demandaient en effet une action cohérente et systémique, une restructuration vers des économies peu génératrices de carbone ainsi que l'établissement d'un processus de développement mondial plus équitable sans laissés pour compte. Malgré l'ampleur de la tâche, il demeurerait possible de réformer les institutions et les politiques et d'amorcer une nouvelle révolution économique. Les liens existant entre les transports maritimes, le commerce mondial, les changements climatiques et les systèmes économiques et financiers mondiaux – de même que les impératifs de développement et de durabilité – montraient à quel point il était important que le secteur maritime joue un rôle central et soit à l'avant-garde de la lutte contre les changements climatiques sur le plan de l'atténuation et de l'adaptation.

4. La réunion comportait six sessions de fond, conduites par 18 intervenants qui avaient été priés de tenir compte des préoccupations des pays en développement, en particulier des pays les moins avancés (PMA) et des petits États insulaires en développement. Les intervenants représentaient les milieux universitaires, des instituts de recherche, des organisations internationales, des gouvernements nationaux et le secteur privé, notamment des secteurs portuaire et maritime. Plusieurs de ces experts ont présenté des documents sur le thème de la réunion, et le secrétariat de la CNUCED a élaboré une note d'information (tous les documents, exposés et fichiers audio pertinents sont disponibles sur le site Web de la CNUCED¹). Le Président a dirigé les sessions et soulevé quelques questions générales dans le but de clarifier les liens complexes reliant les transports maritimes et les changements climatiques, ainsi que d'encadrer les discussions et de structurer le débat.

1. Comprendre le défi

5. Les intervenants participant à cette session étaient le professeur Martin Beniston, Chef du Groupe de recherche sur les changements climatiques et leurs impacts, Université de Genève (auteur contribuant au Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) en 2007); et M. Florin Vladu, gestionnaire du Programme sur l'adaptation, la technologie et les travaux scientifiques, secrétariat de la CCNUCC.

6. Sans perdre pas de vue les préoccupations particulières des petits États insulaires en développement et des PMA, les intervenants sont parvenus à définir la problématique en présentant des données scientifiques convaincantes indiquant que les changements climatiques étaient une réalité et qu'on ne pouvait se permettre de différer l'adoption des mesures à prendre. Ont ainsi été dégagées certaines des principales incidences des changements climatiques sur nos économies et nos sociétés – en particulier sur les perspectives de développement des régions en développement et sur la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement. Les experts participant à cette session ont également assisté à un exposé sur le cadre réglementaire international mis en place pour faire face aux changements climatiques, à savoir la CCNUCC et le Protocole adopté ultérieurement à Kyoto (1997).

7. Les questions pertinentes abordées pouvaient être résumées comme suit:

a) Les changements climatiques faisaient peser une grave menace sur nos économies et nos sociétés, menace qu'il fallait contrer sans tarder. Ce phénomène se répercutait sur les pays de diverses façons et à des degrés variés, les pays les plus vulnérables risquant d'être les plus touchés;

¹ <http://www.unctad.org/Templates/webflyer.asp?docid=11044&intItemID=3492&lang=1>.

b) Une approche équilibrée devait être adoptée pour veiller à ce que les pays responsables de la majeure partie des émissions soient assujettis à un système de réglementation et de contrôle rigoureux. À cet égard, le principe du «pollueur-payeur» devait être maintenu dans l'intérêt des populations les plus vulnérables, en particulier les pays africains et les PMA. Certaines études, y compris celles dont il était fait mention dans les chapitres des rapports d'évaluation du GIEC consacrés aux régions, avaient montré à quel point l'Afrique était vulnérable aux effets climatiques, notamment en raison de la fragilité de ses écosystèmes et économies;

c) Étant donné l'ampleur des coûts monétaires et non monétaires que les changements climatiques pouvaient engendrer – en particulier les conséquences qu'il faudrait assumer si l'on atteignait le «point de non-retour» ou en cas de brusques changements climatiques – il était hors de question de ne rien faire. La lutte aux changements climatiques était une priorité qui ne devait pas être délaissée en faveur d'autres préoccupations, notamment les contraintes économiques et financières auxquelles le monde était actuellement confronté;

d) Un plan d'action mondial devait être adopté pour s'attaquer aux causes des changements climatiques, des mesures nationales et régionales venant compléter utilement le processus. Des solutions locales et sectorielles (par exemple dans le secteur des transports maritimes) ainsi qu'une coopération régionale s'avéraient également nécessaires pour faire face aux impacts et conséquences des changements climatiques;

e) Il avait été, et continuait d'être, essentiel d'approfondir les connaissances scientifiques sur les causes et les impacts potentiels des changements climatiques pour accroître la sensibilisation à ce phénomène et faciliter l'établissement de politiques et de solutions judicieuses et efficaces. Il fallait aussi établir une passerelle entre la science et l'élaboration des politiques, et réfléchir à la meilleure façon d'associer les connaissances scientifiques accumulées et en pleine évolution avec les processus d'élaboration de politique et de décision;

f) Les prévisions climatiques actuelles étaient foncièrement aléatoires. En plus d'être complexes et non linéaires, les systèmes naturels se caractérisaient par la variabilité du climat (effet de refroidissement-réchauffement). Sous l'angle de la gestion des risques, il fallait reconnaître qu'il était impossible de trouver une réponse scientifique parfaite pour un système complexe. Il suffisait de noter que le réchauffement s'accélérait, en grande partie en raison de l'activité humaine, et que les systèmes naturels ne seraient pas en mesure de contrer ces effets;

g) Il n'était pas toujours nécessaire de recourir à de nouvelles technologies pour faire face aux changements climatiques; il suffisait, dans de nombreux cas, de tirer le meilleur parti possible des technologies existantes. Pour que les mesures d'atténuation et d'adaptation soient efficaces, il fallait que les pays en développement puissent compter sur un transfert des technologies énergétiques et sur une assistance financière;

h) Les transports maritimes, secteur économique clef et moteur du commerce, avait un rôle à jouer dans l'atténuation des changements climatiques et dans l'adaptation à ces changements. Bien que les transports maritimes ne soient responsables que d'une partie relativement minime des gaz à effet de serre (GES) émis dans le monde, les émissions imputables à ce secteur devaient croître de façon considérable au cours des prochaines décennies, et ce, à un rythme accéléré. Dans ce contexte, des efforts devaient être faits sans

tarder pour convenir d'un mécanisme de réglementation mondial qui permettrait de lutter contre les émissions provenant des transports maritimes;

i) Le secteur maritime devait prendre en compte les divers problèmes qui surgissaient tels que les inondations côtières et l'accès restreint aux ports, le déplacement des ondes d'activité orageuse et la possibilité que les ouragans deviennent plus fréquents et plus violents;

j) Les impacts des changements climatiques sur le secteur des transports maritimes – notamment la hausse du niveau des mers et les variations de la circulation océanique et de la situation météorologique – pouvaient être particulièrement préjudiciables aux zones côtières de faible élévation et aux petits États insulaires en développement. L'exploration des ressources et l'établissement de routes de navigation plus courtes suite à la fonte des glaces de l'Arctique pourraient offrir à la fois des avantages et des inconvénients, mais on prévoyait que l'impact final serait très important et négatif;

k) Les mesures prises dans le secteur des transports pour lutter contre les changements climatiques étaient remises en question en raison de l'ampleur des dépenses d'investissement initiales, en grande partie assumées directement par les investisseurs, alors que les avantages que ces mesures présentaient pour la société ne se faisaient habituellement sentir qu'à long terme;

l) Étant donné le principe des «responsabilités communes mais différenciées» consacré par la Convention-cadre, on estimait utile d'examiner les inconvénients/coûts et les avantages qui découleraient, pour les différents pays, de l'application des mesures uniformes analysées dans le cadre de l'OMI et qui pourraient être appliquées à l'échelle mondiale;

m) Il importait de mieux connaître les impacts potentiels des changements climatiques sur le secteur des transports maritimes, notamment par des études sur les problèmes qu'ils engendraient pour ce secteur.

2. Émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux et possibilité de contrôler et de réduire ces émissions

8. Les intervenants participant à cette session étaient M. Eivind Vagslid, Chef de la Section de la prévention de la pollution atmosphérique par des produits chimiques, Division du milieu marin, OMI; M. Philippe Crist, administrateur du Centre de recherche du Forum international des transports, Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE); et M. Paul Gunton, Directeur de la rédaction chez Lloyd's Register/Fairplay Ltd.

9. Cette session a permis de mettre en évidence l'ampleur du problème grâce à une description quantitative de la part des émissions globales de CO₂ et des changements climatiques attribuables aux transports maritimes internationaux. Ont ainsi été présentées diverses estimations des émissions de GES imputables à ce mode de transport, en particulier les estimations les plus récentes de l'OMI. Malgré l'efficacité relative des transports maritimes et la faiblesse de leur impact sur l'environnement, il n'en demeurait pas moins que des mesures d'atténuation devaient être prises sans tarder pour réduire les émissions provenant de ce secteur. Le débat a mis en lumière la possibilité de réduire ces émissions et le rôle des technologies comme moyen principal d'y parvenir.

10. Les questions pertinentes abordées pouvaient être résumées comme suit:

a) Malgré la situation économique défavorable, les prévisions concernant la croissance du commerce international permettaient de supposer que les émissions de GES imputables aux transports maritimes internationaux continueraient également d'augmenter, à moins que des mesures réglementaires, techniques et opérationnelles radicales ne soient mises en œuvre;

b) Si le statu quo était maintenu, les émissions de CO₂ provenant des transports maritimes internationaux enregistreraient une augmentation variant entre 125 et 220 % au cours de la période allant de 2007 à 2050. La réduction des émissions imputables aux navires ultrarapides consommant beaucoup de carburant, comme les porte-conteneurs, dépendra probablement en grande partie de l'évolution du prix des carburants;

c) Il a été signalé que l'OMI effectuait une étude sur les transports maritimes, les gaz à effet de serre autres que le CO₂ et d'autres substances pertinentes, conformément à la méthodologie adoptée au titre de la Convention-cadre; cette étude devait être conclue à l'été 2009;

d) Toute initiative future visant à réduire les émissions provenant des transports maritimes, y compris les émissions de GES, devrait se dérouler sous l'égide de l'OMI;

e) Certains experts étaient d'avis que les solutions adoptées à l'avenir devaient être les mêmes pour tous les navires, quel que soit leur pavillon, alors que d'autres estimaient plutôt que les principes et le cadre juridique régissant les changements climatiques avaient déjà été consacrés par la Convention-cadre et le Protocole de Kyoto et qu'ils devraient aussi constituer le fondement juridique des travaux de l'OMI sur les émissions de GES imputables aux transports maritimes internationaux. Selon les tenants de cette dernière position, le principe des responsabilités communes mais différenciées devait guider la coopération et les négociations internationales dans le domaine des changements climatiques;

f) Certains estimaient que les pays développés devaient accepter des objectifs explicites, tandis que les pays en développement devaient réduire leurs émissions en fonction de leurs capacités respectives et de l'assistance que les premiers pouvaient leur offrir. Dans ce contexte, il était important d'examiner la façon dont la réforme du système financier pouvait contribuer à améliorer la situation sur le plan des changements climatiques, étant donné que la recherche d'un équilibre climatique passait nécessairement par des facteurs comme les externalités;

g) Dans le cas de certains pays en développement, le transfert de technologie suite à l'adoption de règlements internationaux plus rigoureux sur les émissions de GES était une considération importante;

h) Le partage des connaissances sur l'utilisation d'instruments normatifs et économiques, éventuellement avec d'autres secteurs, jouait un rôle important pour promouvoir le changement d'attitude à l'égard de la réduction des émissions provenant du secteur maritime;

i) Il était indispensable que des données fiables sur la contribution du secteur maritime aux émissions de CO₂ et de GES soient disponibles pour réaliser de meilleures évaluations d'impact en vue de l'adoption de politiques et de mesures appropriées;

j) Il fallait obtenir davantage de données détaillées fondées sur les lois du marché (en règle générale, les experts convenaient que les données les plus fiables provenaient directement armateurs), même si les données existantes fournissaient des informations sur la tendance générale qui étaient suffisamment convaincantes pour justifier l'adoption des mesures d'atténuation requises;

k) Les modifications apportées à la conception de la coque et du navire, aux moteurs, aux systèmes de propulsion et aux autres mécanismes consommant du carburant, ainsi que les changements opérationnels, étaient probablement le meilleur moyen de réduire les émissions imputables aux transports maritimes. L'ampleur possible de la réduction des émissions dépendait de chaque mesure adoptée et variait, en règle générale, entre 5 et 40 %. À cet égard, il a été signalé que le potentiel de réduction dépendait de l'utilisation effective des navires, celle-ci variant énormément selon les caractéristiques de chaque navire. L'OMI avait déjà fait des progrès appréciables pour ce qui était des mesures techniques et opérationnelles;

l) Si l'on adoptait la solution consistant à réduire la vitesse d'un navire pour diminuer ses émissions, il fallait s'aligner sur sa vitesse de croisière optimale, sinon la réduction de la vitesse pouvait en fait entraîner une augmentation des émissions de CO₂;

m) La réduction des émissions à l'échelle mondiale se heurtait à un obstacle majeur, à savoir que le cycle de renouvellement de la flotte était passé ces dernières années de 27 à 32 ans, ce qui signifiait que les progrès technologiques pourraient tarder à apparaître sur le marché.

3. Stratégies d'atténuation potentielles dans le secteur des transports maritimes

11. Les intervenants participant à cette session étaient M. Andreas Chrysostomou, Président du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI; M. Andre Stochniol, fondateur du Mécanisme international de réduction des émissions d'origine maritime (programme IMERS); M. Jasper Faber, Coordonnateur des transports aériens et maritimes, CE Delft; M. Peter Hinchliffe, Directeur du secteur maritime de la Chambre internationale de la marine marchande; et M. Satoshi Inoue, Secrétaire général de l'Association internationale des ports.

12. Cette session était consacrée aux stratégies d'atténuation qui pouvaient être adoptées dans le secteur des transports maritimes ainsi qu'à l'évolution du cadre réglementaire et institutionnel qui régissait les émissions de GES provenant de ce secteur. Des informations actualisées ont été fournies sur les travaux en cours à l'OMI, notamment sur les diverses mesures techniques, opérationnelles et fondées sur les lois du marché qui étaient envisagées. À titre d'exemple, des informations ont été données concernant un mécanisme particulier fondé sur le marché, le programme IMERS. Axée sur des questions intéressant les pays en développement, une évaluation des diverses mesures de lutte contre les changements climatiques qui pourraient être mises en œuvre dans le secteur des transports maritimes, y compris de leurs incidences potentielles sur le commerce, et des façons d'atténuer tout impact indésirable, a aussi été présentée. Un exposé sur les stratégies d'atténuation des changements climatiques adoptées dans

les secteurs maritime et portuaire a mis en évidence les mesures que ceux-ci ont appliquées en vue de réduire les émissions de GES.

13. Les questions pertinentes abordées pouvaient être résumées comme suit:

a) Les transports maritimes devaient être réglementés au niveau mondial en raison du caractère foncièrement international de cette activité. Le système de réglementation pertinent devait être simple et acceptable pour tous les pays, développés et en développement;

b) La réglementation des émissions de CO₂ provenant des transports maritimes internationaux s'avérait difficile parce que ce secteur opérait au niveau international. Le principal problème consistait à déterminer l'endroit et le niveau auxquels les émissions de carbone imputables à cette activité devaient être comptabilisées (par exemple État du pavillon/État du port, pays importateur/pays exportateur, navire/flotte). Le fait que des navires chargeaient et déchargeaient des conteneurs dans différents ports d'escale pendant leur voyage rendait la tâche encore plus ardue;

c) Dans le cas du secteur maritime, il importait de trouver une solution générale qui tiendrait compte de l'efficacité des transports maritimes internationaux en comparaison avec celle d'autres modes de transport, ainsi que de son rôle en tant que principal moteur du commerce international. Même si le secteur maritime n'était pas encore prêt à choisir entre une redevance et un système d'échange des droits d'émission de carbone, il évaluait individuellement les avantages et les inconvénients de toutes les mesures à l'étude pour s'assurer que l'option retenue permette effectivement de réduire les émissions de carbone sans nuire au commerce;

d) S'agissant d'un système international de réglementation des émissions de GES imputables aux transports maritimes, une divergence de vues importante avait surgi au sujet du principe des responsabilités communes mais différenciées consacré par la Convention-cadre et de l'application de critères uniformes à l'échelle mondiale, approche préconisée par l'OMI;

e) Les travaux de l'OMI sur un système international de réglementation des émissions de GES provenant des transports maritimes étaient fondés sur les neuf critères établis par le MEPC à sa cinquante-septième session (par exemple pour éviter toute distorsion des marchés);

f) Le secteur maritime avait ajouté aux critères du MEPC trois autres exigences qu'il estimait importantes, à savoir la crédibilité pour les parties prenantes, la reconnaissance des mesures déjà prises pour réduire les émissions de GES et la création de conditions très sécuritaires pour les investissements;

g) Il existait toute une gamme de politiques permettant de limiter ou de réduire les émissions de GES provenant des transports maritimes. Ces politiques différaient de par leur efficacité environnementale et leur rapport coût-efficacité. Il a été suggéré que, en règle générale, les instruments économiques visant à lutter directement contre les émissions de GES, tels que les systèmes d'échange des droits d'émission ou une redevance sur les émissions, semblaient être les plus efficaces sur les plans de l'environnement et des coûts;

h) Les experts se sont demandé si la réglementation devait être fondée sur les lois du marché ou sur les normes, si les systèmes d'échange des droits d'émission étaient plus efficaces que les redevances, et encore si l'option retenue devait s'appliquer à tous les navires de façon uniforme (quel que soit l'État du pavillon) ou si elle devait être différenciée en fonction de l'itinéraire emprunté par un navire ou du pays de destination des marchandises, ou encore une combinaison des deux;

i) Le programme IMERS prévoyait l'imposition d'une redevance sur les carburants vendus aux fins des transports maritimes internationaux; il cherchait à concilier le principe des responsabilités communes mais différenciées consacré par la CCNUCC avec l'application uniforme d'une redevance mondiale, comme le prévoyait l'OMI. Aux termes de ce mécanisme, il serait possible d'imposer une redevance à tous les navires tout en appliquant un traitement différencié selon la destination, conformément au principe susmentionné. Cette solution pourrait engendrer des revenus annuels d'au moins 6 milliards de dollars, qui seraient affectés aux initiatives relatives aux changements climatiques, y compris des mesures d'adaptation dans les pays en développement. La question de savoir comment ce concept soutenait la comparaison avec d'autres propositions fondées sur le marché qui étaient à l'étude continuait toutefois de se poser;

j) Il fallait partager les responsabilités équitablement entre les États du pavillon et les États du port, d'une part, et l'ensemble de la chaîne de transport, d'autre part, en vue d'une application ultérieure;

k) Les divers moyens d'action à l'étude pouvaient principalement entraîner, pour les pays en développement, une augmentation des coûts d'importation et d'exportation et une diminution de la demande touristique pour des paquebots de croisière, allant de pair avec une augmentation de la demande pour des nouveaux navires peu gourmands en carburant et pour des services de maintenance plus économiques. Les conséquences indésirables des divers moyens d'action pourraient être atténuées si un traitement différencié était appliqué en fonction des responsabilités ou de l'utilisation ciblée des revenus tirés de la réglementation, ou en combinant les deux;

l) D'autres travaux et analyses devaient être effectués pour évaluer les propositions de mesures fondées sur le marché, notamment en ce qui concernait les avantages qu'elles présentaient sur le plan des rendements énergétiques, que devraient attendre la flotte mondiale, et leurs incidences sur les transports maritimes internationaux;

m) De nombreux pays en développement auraient besoin d'une assistance, notamment financière et technique, et d'un renforcement des capacités, spécialement si des normes uniformes étaient adoptées, ce qui sous-entendait qu'ils auraient également besoin de capacités d'exécution;

n) Le secteur portuaire s'employait activement à lutter contre les émissions de GES, comme l'indiquait l'adoption de la World Ports Climate Declaration, en juillet 2008, et le lancement de la World Ports Climate Initiative, en novembre de la même année. La déclaration préconisait une approche intégrée, durable et novatrice de la réduction des émissions de CO₂ et de l'amélioration de la qualité de l'air par le secteur portuaire;

o) Les ports devaient également répondre à des préoccupations plus vastes concernant la chaîne de transport, non seulement pour les transports maritimes mais aussi pour les transports terrestres;

p) S'agissant des mesures d'adaptation visant le secteur portuaire, il était possible de mieux partager les expériences vécues dans différents pays, en particulier au Japon et dans certains pays avancés, où le secteur portuaire s'était déjà bien préparé à faire face à des catastrophes naturelles.

4. Impacts potentiels des changements climatiques et stratégies d'adaptation dans le secteur des transports maritimes

14. Les intervenants participant à cette session étaient M. Michael Savonis, conseiller principal en matière de politiques, Département américain des transports; M. Marius Rossouw, Council for Scientific and Industrial Research (Afrique du Sud); M. Peter W. Mollema, Directeur de la planification et du développement portuaire du port de Rotterdam; et M. Richard Newfarmer, représentant spécial de la Banque mondiale auprès des Nations Unies et de l'Organisation mondiale du commerce.

15. Les résultats d'une étude de cas convaincante concernant les impacts des changements climatiques sur les systèmes de transport, effectuée par les États-Unis sur la côte du golfe du Mexique, ont été présentés durant cette session et accueillis favorablement. Un autre exposé a porté sur une étude préliminaire des effets de la variabilité climatique, de l'intensité des températures et des changements climatiques sur les côtes méridionales africaines. L'exposé du représentant du port de Rotterdam, depuis longtemps zone portuaire de faible élévation, a donné l'occasion aux participants de mieux connaître les solutions d'adaptation qui pourraient être adoptées dans d'autres ports et a mis en évidence l'important investissement nécessaire à la mise en œuvre de mesures similaires. Tout en fournissant quelques estimations des coûts qui pourraient être engendrés par l'adaptation, notamment pour les infrastructures, la Banque mondiale a soutenu qu'il fallait accélérer les efforts en matière d'adaptation et souligné l'abîme entre les besoins d'adaptation et les fonds disponibles.

16. Les discussions ont permis de dégager les répercussions possibles des divers aspects des changements climatiques sur les transports maritimes, pilier du commerce international. Comme cette question avait jusqu'à maintenant peu retenue l'attention des publications spécialisées existantes et des instances internationales, la session a été très informative et a permis de mieux faire connaître les impacts potentiels des divers facteurs climatiques sur les infrastructures de transport et les zones côtières, ainsi que leurs vastes conséquences pour les établissements humains, le commerce et le développement. Elle a en outre mis en lumière le besoin d'adaptation, notamment grâce à une planification et à une intégration appropriées des facteurs de changement climatique dans l'élaboration d'une politique des transports et de politiques économiques et de développement plus vastes.

17. Les questions pertinentes abordées pouvaient être résumées comme suit:

a) Un message essentiel était ressorti de cette session, à savoir qu'il fallait «se préparer à faire face aux impacts connus». La sensibilisation pouvait se révéler très précieuse à cet égard. Les investissements et décisions d'hier pourraient s'avérer judicieux ou malencontreux demain,

mais il semblait avantageux de planifier sur la base de ce que nous connaissions. Il importait que les solutions préconisées pour faire face aux changements climatiques sous l'angle des transports soient fondées sur une gestion des risques continue, afin que des mesures de riposte appropriées puissent être adoptées, accroissant la capacité d'adaptation des systèmes de transport;

b) La question de l'adaptation relevait de la CCNUCC, qui prévoyait divers mécanismes pertinents, dont le Fonds pour l'adaptation au titre du Protocole de Kyoto, les plans nationaux, le Programme de travail de Nairobi et le Plan d'action de Bali. Il faudrait chercher à inclure différents secteurs;

c) Les changements climatiques auront des effets néfastes, en particulier pour les pays qui connaissaient déjà une plus grande variabilité des précipitations, des tempêtes plus fréquentes et des pénuries d'eau. On s'attendait en conséquence à ce que les coûts des mesures d'adaptation soient considérables, spécialement pour ces pays;

d) Les changements climatiques constituaient une grave menace pour les transports maritimes, tout particulièrement pour les ports, même si l'on éliminait les scénarios catastrophe. Même si la hausse du niveau moyen mondial des mers pourrait certainement entraîner d'importants problèmes pour les ports, d'autres préoccupations majeures étaient apparues concernant l'intensité croissante des phénomènes extrêmes (par exemple des marées de tempête) et les effets combinés des conditions environnementales locales, comme la subsidence des villes portuaires construites sur des côtes de faible élévation;

e) Il a été signalé que les changements climatiques affecteraient la situation météorologique, ce qui modifierait à son tour l'évolution des tempêtes en mer. Ainsi, une tempête plus intense pourrait entraîner une augmentation des vagues de longue période et, par le fait même, des mouvements d'un navire, nuisant ainsi à l'amarrage ou à l'accostage des gros bateaux. Le temps d'immobilisation deviendrait donc une question préoccupante. Les variations des vagues pourraient aussi exiger un dragage plus fréquent des ports et des voies de navigation, ce qui entraînerait une hausse des coûts;

f) Outre des impacts directs, les changements climatiques pourraient avoir des effets indirects, notamment une modification des courants d'échanges et des changements ultérieurs de l'infrastructure des transports;

g) La recherche scientifique fondée sur des données exactes et pertinentes était essentielle pour mieux prédire les impacts des changements climatiques sur les transports maritimes et l'infrastructure côtière, en particulier dans les régions plus vulnérables comme les petits États insulaires en développement et les zones de faible élévation. De fait, il fallait que les parties intéressées, notamment la communauté scientifique, les pouvoirs publics et le secteur maritime, coopèrent entre elles et déploient des efforts concertés. Plus important encore, les nouvelles données scientifiques devaient être dûment transmises aux décideurs pour mieux les intégrer dans le processus d'élaboration des politiques et de prise de décisions;

h) La réalisation d'études sur la vulnérabilité du secteur maritime face aux impacts des changements climatiques bénéficierait grandement de la disponibilité, aux niveaux mondial et régional, d'informations sur la variabilité et les changements climatiques. Il fallait encourager et appuyer les efforts visant à élaborer un système de diffusion de telles informations;

- i) Des études sur la vulnérabilité des ports, axées spécifiquement sur les pays en développement, devraient également être effectuées surtout parce que les connaissances tirées d'études de cas particuliers ne pouvaient facilement être extrapolées à d'autres régions. Il fallait sans tarder financer des études de vulnérabilité pertinentes, en particulier dans les régions en développement;
- j) Il importait d'intensifier l'échange d'informations sur la vulnérabilité des secteurs touchés et sur les impacts des changements climatiques pour accroître la sensibilisation, y compris dans le cadre de la prévention des catastrophes. À cet égard, l'étude des États-Unis, les travaux entrepris par l'Environmental Working Group de la World Association for Waterborne Transport Infrastructure et les connaissances tirées de l'étude que la Banque mondiale réalisait sur les risques liés aux changements climatiques dans six pays pilotes devraient être approfondis et leurs résultats largement diffusés;
- k) Pour mieux se préparer aux changements climatiques, on devait disposer de systèmes de transport solides, y compris dans le secteur maritime. Pour ce faire, il fallait prendre en compte les considérations relatives aux changements climatiques dans la planification des transports et adopter une approche fondée sur l'évaluation des risques comme outil intégré pour faciliter l'adaptation et renforcer l'infrastructure des transports. Les autorités de tous les niveaux et le secteur privé devaient participer aux travaux pour assurer une planification qui s'inscrive dans la durée, par exemple en ce qui concernait l'utilisation des terres. Il importait en outre de veiller à ce que les calendriers prévus pour l'adoption des décisions sur la planification des investissements, touchant notamment les infrastructures de transport, prennent en compte les différents facteurs de changement climatique;
- l) L'aménagement portuaire et les plans d'urgence jouaient un rôle essentiel, en particulier pour les villes portuaires;
- m) En plus de la World Ports Climate Initiative, le secteur portuaire avait introduit l'Environmental Ship Index pour favoriser la réduction des émissions provenant du secteur des transports maritimes grâce à l'adoption de politiques incitatives (par exemple des barèmes tarifaires incitatifs). Le représentant du port de Rotterdam a parlé de la possibilité d'élargir l'Initiative non seulement pour y inclure les mesures d'atténuation prises par le secteur portuaire, mais aussi pour tenir compte des impacts et des différents facteurs d'adaptation;
- n) Les besoins de financement non couverts pour atténuer les changements climatiques et s'y adapter étaient considérables. Les mesures d'adaptation nécessitaient plus de ressources de la part des secteurs privé et public. Les mécanismes de financement de la Banque mondiale – y compris les prêts, les dons, le mécanisme spécifique d'assistance au titre des changements climatiques et le mécanisme de secours en cas de catastrophe – pouvaient aider les pays à faire face aux impacts des changements climatiques et devaient être mieux financés;
- o) Le commerce étant un moteur du développement, il pouvait générer les fonds nécessaires pour financer les initiatives visant à lutter contre les changements climatiques. Il a donc été estimé que des efforts devaient être faits pour promouvoir les échanges et veiller à ce que les acquis en matière de facilitation du commerce soient mis à profit, s'agissant notamment des objectifs des politiques relatives aux changements climatiques. Il a aussi été souligné qu'il

était possible de réduire les coûts grâce à un développement et à un commerce faisant appel à une énergie propre;

p) La question de l'obtention des fonds nécessaires au financement des mesures de lutte contre les changements climatiques était actuellement examinée dans le cadre du processus de négociation continue de la CCNUCC;

q) Le transfert de technologie et de connaissances était essentiel, et des programmes et modules d'enseignement et d'apprentissage spécifiques pouvaient s'avérer très utiles à cet égard. En outre, une coopération entre des centres d'innovation nationaux tels que ceux qui existaient aux Pays-Bas pouvait contribuer à promouvoir le transfert de technologie dont on avait tant besoin;

r) Le représentant de l'Organisation internationale de normalisation a dit que l'ISO pouvait contribuer à l'élaboration de normes environnementales pour les transports maritimes qui faciliteraient la gestion des risques. Selon lui, il convenait d'appliquer une approche intégrée qui s'inspirerait de l'enseignement tiré dans le domaine de la sécurité des transports maritimes;

s) Le secteur des assurances devait avoir un rôle mieux défini, et sa contribution devrait être davantage mise à profit;

t) Il importait d'aborder la question sous l'angle de la chaîne d'approvisionnement, puisque les pays sans littoral seraient également affectés par les effets des changements climatiques sur les ports, les réseaux d'accès à ceux-ci et les zones côtières;

u) Les participants estimaient que la réunion sur les transports maritimes était un bon point de départ, mais qu'il restait encore à mieux comprendre les impacts des changements climatiques, à recueillir davantage de données, à effectuer des études pertinentes et à promouvoir l'échange d'informations.

5. Questions transversales: coûts et financement, technologie et énergie

18. Les intervenants participant à cette session étaient M^{me} Raffaella Centurelli, analyste des questions énergétiques, Agence internationale de l'énergie (AIE); M. Paul Clements-Hunt, Chef de section, Initiative financière du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE); M. Mark Lewis, Directeur de la recherche sur les émissions de carbone, Recherche sur les investissements dans le domaine des changements climatiques de la Deutsche Bank; et M. Awni Behnam, Président de l'Institut international de l'océan.

19. Les intervenants ont abordé quelques-unes des questions transversales qui intéressaient tous les pays, développés ou en développement. Ils ont rappelé que des moyens d'action devaient être pris sans tarder pour que la politique sur les changements climatiques, notamment en ce qui concernait les transports maritimes, bénéficie d'un financement et d'investissements appropriés, d'un développement technologique ainsi que d'une efficacité et d'une sécurité énergétiques plus grandes. Le représentant de l'AIE a présenté les conclusions du World Energy Outlook 2008, mettant en évidence les deux scénarios climatiques nécessaires pour stabiliser la concentration des émissions de carbone à des niveaux «raisonnables» tout en soulignant que la voie empruntée pour les scénarios de référence n'était pas viable. Un appel urgent a été lancé en faveur de

mesures de lutte contre les changements climatiques qui permettraient d'atteindre un niveau de concentration des émissions de carbone de 450 parties par million (ppm) exprimées en équivalents CO₂ ou un niveau inférieur. Dans l'ensemble, le coût de l'inaction dépassait celui prévu dans les deux scénarios de réduction des émissions envisagés dans le rapport de l'AIE. L'Initiative financière du PNUE (lancée en partenariat avec le secteur financier) a aussi été présentée, et la nécessité de saisir l'occasion qui s'offrait – notamment les possibilités évoquées par diverses mesures de stimulation pour mobiliser les fonds destinés à financer les initiatives relatives aux changements climatiques. Le représentant de la Deutsche Bank a mis en évidence certains des enseignements à tirer du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne pour contrôler les émissions et recueillir les fonds requis pour les mesures de lutte contre les changements climatiques. Il a aussi parlé du cas particulier des technologies de captage et de stockage du carbone. Le représentant de l'Institut international de l'océan a attiré l'attention sur les difficultés rencontrées pour gérer les biens publics mondiaux comme les océans et pour faire face à un défi mondial tel que les changements climatiques dans le contexte d'un secteur maritime foncièrement mondialisé.

20. Les questions pertinentes abordées pouvaient être résumées comme suit:

a) Si les tendances actuelles en matière de consommation d'énergie et de production d'émissions de GES se poursuivaient, le scénario de référence de l'AIE ne serait toujours pas viable et on assisterait à d'importantes augmentations de température dépassant les niveaux jugés acceptables par la CIPV;

b) Les prévisions concernant la consommation d'énergie ont révélé que, en 2030, le pétrole, le charbon et le gaz continueraient de représenter 80 % de la consommation énergétique mondiale;

c) Le scénario de référence élaboré dans le World Energy Outlook de l'AIE devenait encore moins viable chaque année, parce que les mesures adoptées étaient demeurées inadéquates jusqu'à maintenant et que la situation continuait à se détériorer;

d) Le calendrier d'exécution soulevait de réelles inquiétudes. Les tendances observées en matière de consommation d'énergie et d'émissions de carbone laissaient penser que si aucune mesure n'était prise dans les deux années suivantes, notamment des décisions d'investissement pertinentes qui détermineraient le type de technologies imposées, le monde manquerait à tout jamais l'occasion de stabiliser les émissions aux niveaux «raisonnables» de 450 ppm ou de 550 ppm exprimés en équivalents CO₂ prévus dans les scénarios;

e) Des informations permettant de déterminer lequel des scénarios était réalisable devaient absolument être disponibles le plus rapidement possible car elles étaient essentielles à la planification des mesures d'adaptation;

f) Les pays de l'OCDE ainsi que d'importants pays extérieurs à la zone OCDE dont la part des émissions augmentait devaient adopter sans tarder des politiques énergétiques ciblées;

g) Il était indispensable que les pays de l'OCDE collaborent avec les autres pays pour réduire les émissions de façon substantielle. S'il était vrai que les pays de l'OCDE étaient responsables de la plus grande partie de la consommation énergétique et des émissions produites,

on estimait que 87 % de l'augmentation prévue de la demande énergétique serait imputable à des pays non membres de l'OCDE. Ceux-ci seraient donc appelés à jouer un rôle de plus en plus grand dans la réduction des émissions;

h) On estimait que la Conférence de Copenhague sur les changements climatiques, prévue pour décembre 2009, devrait donner lieu à un accord international clair sur la réduction des futures émissions de GES et à des politiques destinées à promouvoir l'efficacité énergétique et les énergies à faible teneur en carbone (y compris les énergies renouvelables et, éventuellement, nucléaires). Laisser passer cette occasion pourrait réduire à néant la possibilité d'atteindre l'un ou l'autre des objectifs prévus dans les deux scénarios de référence de l'AIE (550 ppm ou 450 ppm exprimés en équivalents CO₂);

i) La crise économique devrait être considérée comme une occasion d'inciter les différentes économies à emprunter des voies durables caractérisées par une production réduite de carbone, au moyen de diverses mesures de stimulation économique. Des décisions claires devaient être prises sans tarder de façon à promouvoir les investissements dans ces domaines, en laissant suffisamment de temps pour permettre des réductions notables dans l'avenir (grâce aux investissements actuels);

j) Si, en règle générale, l'exactitude des modèles dépendait de l'exactitude des hypothèses et des projections concernant les cours du pétrole, les hypothèses fondamentales demeuraient raisonnables. L'AIE et la CCNUCC ont régulièrement travaillé en étroite collaboration, notamment pour élaborer ces modèles;

k) Selon le PNUE, en 2002, les pertes imputables aux changements climatiques s'élevaient à environ 150 milliards de dollars par année et pourraient atteindre environ 1 000 milliards de dollars par année d'ici à 2040. De fait, les impacts des changements climatiques faisaient paraître dérisoires les coûts engendrés par l'actuelle crise financière mondiale. Pour atténuer ces risques, des mesures devaient être prises pour promouvoir l'investissement privé, le secteur public ne suffisant pas à lui seul à fournir tous les investissements nécessaires;

l) Les investisseurs étaient principalement attirés par la rentabilité potentielle des technologies énergétiques durables (comme les énergies propres et les énergies à faible teneur en carbone); ils étaient prêts à investir si les gouvernements indiquaient clairement qu'ils allaient établir des cadres efficaces pour la réduction des émissions de GES et créer un vrai marché mondial des droits d'émission de carbone destiné à prendre de l'ampleur;

m) Il fallait inciter les investisseurs à se tourner vers les énergies propres, notamment au moyen de mesures de stimulation nationales;

n) La rentabilité commerciale des technologies durables dépendait de chaque technologie et de chaque entreprise. Le problème le plus important concernait probablement le partage des gains susceptibles de résulter de l'efficacité énergétique entre les investisseurs et ceux qui tiraient parti d'une réduction des coûts de l'énergie;

o) L'établissement d'un marché des droits d'émission de carbone qui fonctionne bien était un élément important de toute politique sur les changements climatiques. Il s'agissait

principalement de déterminer si les indications fournies par les prix étaient exactes. Le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne présentait des avantages importants, mais la récente catastrophe économique avait mis en lumière un certain nombre de ses lacunes structurelles. L'expérience acquise depuis son établissement avait été mise à profit. Les décideurs devaient veiller à ce que ces lacunes soient mieux comprises et à ce qu'elles soient corrigées de façon à envoyer les bons indicateurs économiques et à créer un marché mondial des droits d'émission de carbone qui soit fonctionnel;

p) D'aucuns ont laissé entendre que la structure institutionnelle de gestion des océans ne permettait pas de faire face de manière appropriée aux nouveaux défis qui surgissaient comme les changements climatiques. Dans ce contexte, il a été fait référence aux initiatives convenues au niveau international qui prévoyaient des solutions concrètes pour rendre le secteur maritime international efficace;

q) Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) a été brièvement décrit. Créé en vertu d'une convention de l'OMI et opérationnel depuis plus de trente ans, le Fonds pouvait servir d'exemple pour établir un éventuel fonds mondial sur les émissions de GES imputables aux transports maritimes internationaux.

B. Discussions de la session finale

21. Cette session visait à évaluer les résultats de la réunion et la meilleure façon de les transmettre à l'organe directeur de la CNUCED ainsi qu'à l'ensemble de la communauté internationale. On espérait que le débat qui avait eu lieu contribuerait à une meilleure prise en compte des spécificités des transports maritimes au moment de déterminer une action internationale en matière de changements climatiques ainsi qu'à la prise en considération des questions intéressant particulièrement les pays en développement. À cet égard, le Président a posé une question fondamentale, à savoir comment les résultats de la réunion pourraient notablement éclairer le débat et contribuer de manière positive aux processus mis en place au titre de l'OMI et de la CCNUCC.

22. En plus du projet de résumé des quatre premières sessions élaboré par le Président, un projet de note de deux pages énonçant d'éventuels points essentiels a été distribué pour être examiné par les experts dans le but de structurer le débat. Un certain nombre de suggestions de révision ont été faites, principalement pour témoigner de la volonté de fournir un compte rendu complet du débat et un document bien conçu techniquement.

23. Un grand nombre d'experts ont félicité la CNUCED pour avoir organisé la réunion afin de discuter des transports maritimes et du défi posé par les changements climatiques. Ils ont souligné que la réunion avait été particulièrement utile pour réaffirmer la nécessité de contrôler sans tarder les émissions de GES imputables aux transports maritimes et pour mieux faire comprendre à quel point il était important d'axer les efforts futurs sur les impacts des changements climatiques et les façons de s'y adapter.

24. Les principales questions abordées pouvaient être résumées comme suit:

a) La réunion avait été particulièrement appréciée parce qu'elle avait permis d'analyser plus en profondeur les incidences potentielles des changements climatiques sur le secteur maritime et qu'elle avait contribué à une meilleure compréhension des différentes stratégies d'atténuation et de l'évolution du cadre réglementaire et institutionnel régissant les émissions de GES imputables au secteur maritime international;

b) Le résumé du Président devait inclure des suggestions concrètes concernant, notamment, la nécessité d'accroître la sensibilisation et de promouvoir le renforcement des capacités, ainsi que le problème complexe des apports de fonds qui seraient utilisés pour le secteur du transport maritime;

c) Il était nécessaire et souhaitable d'effectuer d'autres analyses concrètes en temps opportun pour évaluer les incidences que pourraient avoir sur le secteur des transports maritimes les propositions d'atténuation des émissions de GES fondées sur le marché, par exemple une redevance ou un système d'échange des droits d'émission. Ces analyses devaient aussi permettre d'évaluer les avantages associés à de telles propositions sur le plan des rendements énergétiques que la flotte mondiale devait atteindre ainsi que leur impact sur les transports maritimes internationaux, compte tenu du fait que ces propositions devaient être mises en œuvre sans heurt et de manière non discriminatoire, sans perdre de vue le contexte scientifique, technique, opérationnel et politique;

d) L'OMI est encouragée à aborder la question de la réduction des émissions de GES en préconisant des moyens d'action réels, mesurables et justifiables;

e) Dans le cadre des négociations en cours, il fallait définir un mécanisme de financement efficace et prévisible pour lutter contre les changements climatiques. Dans ce contexte, un expert a fait référence à un fonds vert mondial pour les pays en développement. Il a aussi été suggéré que le fonds intégré de coopération technique de l'OMI affecte des ressources aux activités de recherche et de développement dans le domaine des émissions de GES provenant des transports maritimes;

f) Certains experts ont insisté sur la nécessité de centraliser les travaux à l'OMI, en sa qualité d'institution spécialisée compétente du système des Nations Unies, et de lui donner expressément le mandat d'examiner et d'adopter des solutions internationales applicables à tous les navires, quel que soit leur pavillon. D'autres experts étaient d'avis que la CCNUCC et le Protocole de Kyoto constituaient le cadre juridique sur les changements climatiques et qu'ils devaient aussi constituer le fondement juridique des travaux de l'OMI sur les émissions de GES imputables aux transports maritimes internationaux. D'après les tenants de cette position, le principe des responsabilités communes mais différenciées consacré dans la CCNUCC formait la base de la coopération et des négociations internationales dans le domaine des changements climatiques. À cet égard, certains experts estimaient que l'OMI et la CCNUCC devaient lutter ensemble contre les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes;

g) L'atténuation des changements climatiques et l'adaptation des transports maritimes aux impacts de ces changements constituaient un défi de taille pour les pays sans littoral géographiquement désavantagés et fortement peuplés, compte tenu principalement de leurs

perspectives commerciales et de développement, déjà bien incertaines. D'autres études devaient être effectuées pour déterminer l'ampleur de ces impacts;

h) Les mesures d'atténuation et d'adaptation mises en œuvre semblaient être axées sur les aspects techniques et ne pas tenir dûment compte des incidences du phénomène sur le commerce et les objectifs de développement durable des pays en développement. Il fallait également sensibiliser les exportateurs et les importateurs, susceptibles d'être les plus affectés;

i) Les stratégies unilatérales et régionales visant à faire face aux changements climatiques dans le secteur des transports maritimes pouvaient compromettre les aspirations de nombreux pays en matière de développement durable;

j) Il fallait promouvoir et faciliter le transfert de technologie, l'adoption de mesures opérationnelles et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Les mesures pouvant être adoptées comprenaient, entre autres, l'assistance technique directe, le renforcement des capacités, le financement au moyen de redevances différenciées, ou d'autres solutions, ainsi que l'investissement direct dans le développement des infrastructures;

k) L'OMI pourrait envisager l'adoption d'une stratégie d'intervention qui tiendrait compte de l'incidence des exigences normatives sur les perspectives de développement spécialement dans le cas des PMA;

l) La CNUCED était priée de poursuivre, dans les limites de son mandat, ses travaux sur des questions qui présentaient un intérêt politique et commercial pour le secteur des transports maritimes et le commerce maritime. Au nombre des domaines qui pouvaient nécessiter un examen plus approfondi figuraient la congestion des ports, les mesures restrictives visant les transports maritimes (y compris l'établissement d'un inventaire de ces mesures) et la sécurité de ce secteur;

m) La CNUCED était encouragée à faire appel à son savoir-faire pour aider les pays en développement à évaluer les effets que les propositions sur la réduction des émissions imputables aux transports maritimes pouvaient avoir sur leur économie, leur commerce et leurs perspectives de développement;

n) Tout en reflétant la finalité de la réunion, les résultats de celle-ci devaient faire référence aux «principaux points soulevés par les experts» et éviter les expressions plus contraignantes comme «recommandations», «convenu», «accord commun» et autres expressions de ce genre;

o) Il importait que les conclusions du Président, notamment celles présentées sous forme de points principaux, ne préjugent pas des négociations engagées dans le cadre de l'OMI et de la CCNUCC. À cet égard, la réunion ne devait pas donner lieu à l'adoption d'un texte négocié contraignant ni à des recommandations de grande envergure qui pourraient perturber les négociations en cours concernant un dispositif mondial sur les changements climatiques applicable aux transports maritimes;

p) Un expert était fermement convaincu qu'aucun texte ou recommandation proprement dit ne devait être adopté à l'issue de la réunion et que toutes recommandations sur la voie à suivre, y compris les résultats pragmatiques au sens de l'Accord d'Accra, relevaient uniquement de la Commission du commerce et du développement de la CNUCED et de son Conseil du commerce et du développement. En outre, les références à l'importance essentielle de prévoir des ressources financières suffisantes et additionnelles, à un soutien accru des donateurs et au transfert de technologie devraient être plus nuancées ou ne pas être incluses dans les textes issus de la réunion;

q) Un expert s'est demandé si la question des changements climatiques affectant les transports maritimes relevait du mandat de la réunion d'experts pluriannuelle sur les transports et la facilitation du commerce;

r) Le secrétariat de la CNUCED a répondu à la question en rappelant le vaste mandat confié à la réunion et la référence expresse aux «nouveaux problèmes influant sur les coûts et les liaisons de transport, en particulier l'impact des [...] changements climatiques». Le secrétariat a de plus précisé qu'à la dernière session quadriennale de la Conférence, qui avait eu lieu à Accra en avril 2008, les États membres avaient expressément demandé la tenue de réunions d'experts pluriannuelles pour favoriser les débats de fond mûrement réfléchis; ils avaient aussi indiqué qu'il serait souhaitable que ces discussions se traduisent par des «résultats pragmatiques» non négociés. Même si la forme exacte de ces résultats n'était pas encore clairement établie, il fallait que les experts prennent note que ces discussions étaient informelles et que les suggestions ou nouveaux points importants concernant la voie que devaient suivre toutes les parties prenantes ne seraient pas contraignants et seraient soumis pour examen à la Commission du commerce et du développement et au Conseil du commerce et du développement;

s) Un expert a indiqué que les objectifs de la réunion étaient établis dans la lettre de notification envoyée par le secrétariat de la CNUCED et a cité ce qui suit: «C'est dans ces conditions que la réunion d'experts devrait favoriser un échange de vues et d'expériences, à la fois pour améliorer la compréhension des répercussions des changements climatiques sur les transports maritimes et pour apporter une contribution concrète aux discussions sur d'éventuelles options réglementaires sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI) et du processus de la Convention sur les changements climatiques.». On estimait que cette déclaration suffisait à orienter le débat;

t) Un autre expert a cité le paragraphe 207 de l'Accord d'Accra, qui faisait expressément référence à la possibilité d'adopter des résultats concrets dans le cadre des réunions d'experts pluriannuelles: «Les réunions d'experts continueront de se tenir sous les auspices des commissions. Ces réunions devraient être renforcées de façon que les experts contribuent davantage au programme de travail de la CNUCED dans ses trois grands domaines d'action. Elles seront convoquées soit une seule fois, soit plusieurs années de suite. Il n'y aura pas d'augmentation du nombre total de réunions d'experts par an (huit) et chaque réunion durera trois jours au maximum. Participeront à ces réunions des experts désignés par les États membres, mais siégeant à titre personnel. Une participation équilibrée des différentes régions devrait être encouragée. Les réunions d'experts devraient être interactives et permettre à tous les experts de participer pleinement; elles devraient encourager l'échange d'expériences et de meilleures pratiques, ainsi que des contacts permanents entre les experts. Elles peuvent déboucher, en tant qu'éléments du rapport du Président de la réunion, sur des options pratiques et des résultats

pragmatiques soumis pour examen à la Commission, tels que répertoires de meilleures pratiques, listes de contrôle, directives indicatives, ensembles de critères ou de principes, cadres types.»;

u) Deux experts ont demandé que le projet de note de deux pages distribué par le Président soit traduit en français pour assurer une contribution significative au débat. Le secrétariat a indiqué qu'il n'était pas possible de distribuer le document en français en raison des ressources limitées et du manque de temps.

25. Le Président a conclu la réunion en disant, à titre personnel, que celle-ci avait été édifiante et qu'elle avait permis de lancer un appel à l'action clair et efficace. La réunion avait aussi présenté l'avantage de sensibiliser les parties concernées au défi posé par les changements climatiques, en particulier s'agissant de leurs impacts potentiels sur les systèmes de transport, à la nécessité d'adapter ceux-ci sans tarder à ces changements, ainsi qu'aux incidences plus vastes que les changements climatiques pouvaient avoir sur le commerce international. Le Président a aussi signalé qu'il faudrait par la suite continuer à sensibiliser les parties prenantes dans le cadre d'autres instances. Dans ce contexte, il a exprimé son intention d'explorer la possibilité d'inclure un cours obligatoire sur les incidences économiques des changements climatiques, ainsi qu'une série de conférences, dans le cursus des 1 500 étudiants de premier cycle de la Cass Business School de la City University de Londres (Royaume-Uni). Il fallait que les idées issues de la réunion servent à sensibiliser et à influencer les décideurs et les particuliers, pour que le défi posé par les changements climatiques dans le secteur des transports maritimes soit mieux compris et bien pris en compte le cas échéant. Le Président est convenu de consigner, dans la mesure du possible, tous les commentaires formulés par les experts.

C. Conclusions du Président

26. Comme l'ont signalé de nombreux experts, la réunion de trois jours a permis la tenue d'un débat de fond extrêmement utile et fructueux. Elle a aussi donné l'occasion aux participants d'examiner, dans un contexte informel, les incidences des changements climatiques sur les transports maritimes sous un angle économique et commercial plus vaste, appuyant et complétant ainsi les travaux actuellement effectués sous l'égide de l'OMI et de la CCNUCC. Les discussions, mûrement réfléchies et sérieuses, ont nettement contribué à mieux sensibiliser les experts de différentes disciplines aux incidences complexes que les changements climatiques pouvaient avoir sur les transports maritimes – et de manière plus générale sur le commerce international – et à la nécessité d'élaborer sans tarder des mesures appropriées de lutte contre les changements climatiques, ainsi que des initiatives et des solutions pratiques. En ce sens, la réunion devait être considérée comme le point de départ des futures discussions sur les principales questions soulevées et examinées.

27. Les principaux points dégagés au cours du débat de trois jours pouvaient être résumés comme suit:

a) Les preuves scientifiques disponibles permettaient de penser que les concentrations croissantes de GES dans l'atmosphère avaient déjà provoqué des changements climatiques considérables, phénomène qui, selon les prévisions, s'intensifierait. Le défi à relever à l'échelle mondiale était énorme et plus les changements climatiques s'accéléraient, plus il était urgent d'agir;

b) Même si les prévisions formulées à partir des tendances observées laissaient déjà entrevoir un défi de taille, elles demeuraient foncièrement aléatoires. Les systèmes naturels étaient complexes et non linéaires, et il existait un risque bien réel que les concentrations croissantes de GES déclenchent diverses réactions qui rendraient les changements climatiques et leurs conséquences extrêmement difficiles à gérer. Du point de vue de la gestion des risques, il serait peu judicieux d'attendre de disposer de prévisions scientifiques parfaites quant à la réaction de systèmes naturels non linéaires avant de prendre des mesures. Étant donné l'ampleur des coûts monétaires et non monétaires que les changements climatiques pouvaient engendrer – en particulier les conséquences, plus qu'inquiétantes, qu'il faudrait assumer si l'on atteignait le «point de non-retour» ou en cas de brusques changements climatiques – il était hors de question de ne rien faire ou de maintenir le statu quo. La lutte aux changements climatiques était une priorité qui ne devait pas être délaissée en faveur d'autres préoccupations, notamment les contraintes économiques et financières qui pesaient actuellement sur le monde entier;

c) Le calendrier d'exécution soulevait de réelles inquiétudes. Les tendances observées en matière de consommation d'énergie et d'émission de carbone laissaient penser que si aucune mesure n'était prise dans les deux années suivantes, notamment des décisions d'investissement pertinentes qui détermineraient le type de technologies imposées, le monde manquerait à tout jamais l'occasion de stabiliser les émissions aux niveaux «raisonnables» de 450 ppm ou de 550 ppm exprimés en équivalents CO₂ prévus dans les scénarios. Le monde entier devait être informé très rapidement du scénario le plus réalisable. Ces renseignements étaient essentiels à la planification des mesures d'adaptation;

d) Malgré la situation économique défavorable, les prévisions concernant la croissance du commerce international permettaient de supposer que les émissions de GES imputables aux transports maritimes continueraient d'augmenter, à moins que des mesures réglementaires, techniques et opérationnelles efficaces ne soient convenues et mises en œuvre sans tarder. Il demeurait donc urgent d'endiguer la menace liée aux émissions de GES provenant du secteur des transports maritimes et d'intensifier les mesures d'atténuation. Compte tenu de la dimension mondiale des transports maritimes et du défi posé par les changements climatiques, une solution mondiale et concertée devait être trouvée de toute urgence. À cette fin, les négociations sur la réglementation des émissions de CO₂ imputables aux transports maritimes internationaux devaient se poursuivre dans les meilleurs délais;

e) Diverses mesures d'atténuation techniques, opérationnelles et fondées sur les lois du marché étaient examinées par le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI. Le potentiel de réduction et l'efficacité de chaque mesure n'étaient certes pas encore entièrement établis, mais il demeurait nécessaire de mieux comprendre les avantages respectifs des différentes options et d'évaluer les incidences que les mesures d'atténuation proposées pouvaient avoir sur le commerce mondial et la distorsion des marchés. La CNUCED était encouragée à faire appel à son savoir-faire et à réaliser les travaux pertinents dans ce domaine, surtout s'agissant des questions liées au commerce et au développement des pays en développement. Il fallait aussi déterminer les avantages que présentaient ces propositions sur le plan des rendements énergétiques que devrait atteindre la flotte mondiale, et leurs incidences sur les transports maritimes internationaux;

f) La réunion a été très édifiante car elle a permis de sensibiliser les participants à l'importance des impacts des changements climatiques sur le secteur des transports maritimes ainsi qu'à la nécessité d'adapter celui-ci à ces changements. S'il était vrai que les transports maritimes internationaux étaient responsables d'environ 3 % des émissions mondiales de CO₂ provenant de la consommation de carburants, il importait de noter que plus de 80 % du commerce mondial (en volume) était effectué par voie maritime, d'un port à l'autre. Étant donné les impacts potentiels des changements climatiques sur le secteur des transports, en particulier sur les ports – piliers de la chaîne d'approvisionnement jouant un rôle primordial pour le commerce mondial –, ce secteur devait être considéré plus comme une victime que comme un coupable. Il fallait par conséquent faire plus d'efforts pour relever le défi, afin de préserver les perspectives à long terme du secteur et, de façon plus générale, de protéger le commerce mondial. Il fallait planifier sans retard les mesures à prendre pour minimiser les impacts déjà prévus;

g) D'autres études devaient être réalisées pour mieux comprendre les impacts potentiels des changements climatiques sur le secteur maritime et l'arrière-pays. Dans le cas des ports et des infrastructures de transport des zones côtières, surtout dans les pays en développement, il fallait effectuer des études de vulnérabilité bien ciblées, fondées sur des données adéquates et disposant d'un budget suffisant, améliorer les données disponibles et diffuser les informations existantes pour évaluer ces impacts et élaborer les mesures d'adaptation appropriées;

h) La réalisation d'études sur la vulnérabilité du secteur maritime face aux impacts des changements climatiques bénéficierait grandement de la disponibilité, aux niveaux mondial et régional, d'informations sur la variabilité et les changements climatiques. Il fallait encourager et appuyer les efforts qui étaient accomplis pour établir un mécanisme permettant de diffuser ces informations;

i) La recherche scientifique fondée sur des données exactes et pertinentes était essentielle pour mieux prédire les impacts des changements climatiques sur les transports maritimes et l'infrastructure côtière, en particulier dans les régions plus vulnérables comme les petits États insulaires en développement et les zones de faible élévation. Il fallait ainsi que les scientifiques, les ingénieurs, le secteur maritime, les organisations internationales et les décideurs coopèrent entre eux pour veiller à ce que des informations pertinentes et actualisées sur ces impacts et les mesures d'adaptation soient disponibles, largement diffusées et prises en compte par les responsables chargés d'élaborer des politiques, des plans de transport et des stratégies de développement;

j) La sensibilisation, le partage des connaissances, l'enseignement et la diffusion de l'information devaient être intensifiés. La possibilité d'inclure un cours obligatoire sur les changements climatiques dans le cursus des étudiants de premier cycle de la Cass Business School de la City University de Londres – et d'organiser une série de conférences destinées à ceux poursuivant des études supérieures – était un pas dans la bonne direction. Comme l'ont signalé certains experts, d'autres solutions du même type pouvaient être adoptées, notamment des initiatives de renforcement des capacités et d'assistance technique, surtout afin d'aider les pays en développement et les plus vulnérables à mieux comprendre le défi posé par les changements climatiques sous l'angle des transports maritimes de façon qu'ils soient plus prêts à affronter leurs divers impacts;

k) Les participants ont estimé qu'il était important d'évaluer les coûts que les impacts des changements climatiques engendraient pour les ports et, de façon plus générale, pour les chaînes d'approvisionnement. Il fallait mieux comprendre les incidences de ces changements sur le commerce et le développement, surtout dans le cas des pays en développement, et effectuer les études pertinentes;

l) L'atténuation des changements climatiques et l'adaptation des transports maritimes aux impacts de ces changements constituaient un défi de taille pour les pays sans littoral géographiquement désavantagés et fortement peuplés, compte tenu principalement de leurs perspectives commerciales et de développement, déjà bien incertaines. Dans ce contexte, une attention plus grande devait être accordée aux conséquences des éventuelles mesures d'atténuation et d'adaptation sur les perspectives commerciales et de développement des pays en développement sans littoral et des PMA. Une assistance financière et technique, ainsi qu'un renforcement des capacités, revêtaient alors une grande importance;

m) Pour que les mesures de lutte contre les changements climatiques, en particulier les mesures d'adaptation, donnent de bons résultats au niveau des transports maritimes et, sur un plan plus général, de la chaîne d'approvisionnement, elles devaient absolument être dotées d'un budget suffisant. Il importait par conséquent d'explorer les différentes façons de dégager des ressources financières dans le cadre des initiatives d'atténuation qui visaient les transports maritimes et de veiller à ce que tous les revenus soient réinvestis dans la lutte contre les changements climatiques menée dans ce secteur, surtout dans le but de parvenir à une adaptation efficace, spécialement dans les pays en développement;

n) En mettant à profit les technologies existantes et en développant de nouvelles technologies, on contribuerait nettement à faire face aux effets des changements climatiques dans le secteur des transports maritimes. Il était essentiel que les pays en développement accèdent à ces technologies et bénéficient des avancées technologiques;

o) Les secteurs maritime et portuaire luttaien déjà activement contre les changements climatiques et s'étaient engagés à redoubler d'efforts pour assurer la prise en compte des incidences plus vastes de ces changements sur les transports maritimes. À cet égard, le fait que les représentants du secteur portuaire mondial avaient indiqué être prêts à envisager l'inclusion de considérations sur les impacts et l'adaptation dans les travaux effectués au titre de la World Ports Climate Initiative constituait un pas important dans la bonne direction;

p) On estimait qu'il serait utile d'assurer la continuité de ce débat et de prévoir une réunion de suivi dans un an pour évaluer les progrès accomplis à l'égard des principales questions soulevées, faire le point sur les réalisations et réfléchir aux éventuelles activités futures.

II. QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Élection du Bureau

28. À sa séance plénière d'ouverture, la réunion d'experts pluriannuelle a élu le Bureau ci-après:

Président: M. Costas Grammenos (Grèce)

Vice-Président/Rapporteur: M. Joannes Tandjung (Indonésie)

B. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux

29. À la même séance, la réunion a adopté l'ordre du jour provisoire de la session (qui figurait dans le document TD/B/C.I/MEM.1/1); l'ordre du jour se lisait donc comme suit:

1. Élection du Bureau.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.
3. Transports maritimes et défi posé par les changements climatiques.
4. Adoption du rapport de la réunion.

C. Résultats de la session

30. À sa séance plénière de clôture, le mercredi 18 février 2009, la réunion d'experts pluriannuelle a décidé que le Président établirait un résumé des débats (voir le chapitre I).

D. Adoption du rapport

31. Également à sa séance plénière de clôture, la réunion a autorisé le Vice-Président/Rapporteur à établir, sous l'autorité du Président, le rapport final de la réunion.

Annexe I

**Programme provisoire – Réunion d’experts pluriannuelle
sur les transports et la facilitation du commerce**

**Palais des Nations, Genève
16--18 février 2009
Salle n° XXVI**

Jour 1: 16 février 2009	
Heure	Session
10 h 00-10 h 45	<p>Déclaration liminaire de M^{me} Lakshmi Puri, Secrétaire générale adjointe par intérim de la CNUCED</p> <p>Point 1: Élection du Bureau.</p> <p>Point 2: Adoption de l’ordre du jour et organisation des travaux.</p> <p>Point 3: Transports maritimes et défi posé par les changements climatiques.</p> <p>Discours inaugural de M. Martin Lees, Secrétaire général du Club de Rome</p>
10 h 45-13 h 00	<p>Comprendre le défi</p> <p>Cette session a principalement pour objectif de définir la problématique en donnant un aperçu des causes des changements climatiques, de leurs manifestations, de leurs impacts plus importants, spécialement pour les pays en développement – y compris les plus vulnérables, à savoir les pays les moins avancés (PMA) et les petits États insulaires en développement –, ainsi que du cadre réglementaire international pertinent et des négociations en cours sur les changements climatiques.</p> <p>Débat interactif</p>

<p>15 h 00-18 h 00</p>	<p>Émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux et possibilité de contrôler et de réduire ces émissions</p> <p>Cette session sera axée sur les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux; sur certains des défis posés par la surveillance, la mesure et la notification des émissions de GES imputables au secteur maritime international; sur les stratégies d'atténuation adaptées par le secteur; et sur les technologies pertinentes.</p> <p style="text-align: center;">Débat interactif</p>
<p>Cocktail offert par le Secrétaire général de la CNUCED</p>	
<p>Jour 2: 17 février 2009</p>	
<p>Heure</p>	<p>Session</p>
<p>10 h 00-13 h 00</p>	<p>Stratégies d'atténuation potentielles dans le secteur des transports maritimes</p> <p>Cette session portera essentiellement sur l'évolution du cadre réglementaire et institutionnel qui régit les émissions de GES imputables aux transports maritimes internationaux. Les principales mesures et propositions en cours d'examen sous l'égide de l'Organisation maritime internationale seront étudiées, et leurs incidences potentielles, en particulier sur les pays en développement, seront analysées.</p> <p style="text-align: center;">Débat interactif</p>
<p>15 h 00-17 h 45</p>	<p>Impacts potentiels des changements climatiques et stratégies d'adaptation dans le secteur des transports maritimes</p> <p>Cette session portera mettra en évidence les impacts potentiels des changements climatiques sur les transports maritimes ainsi que les mesures d'adaptation requises. Les impacts des changements climatiques sur les infrastructures côtières et les ports, en particulier dans les régions en développement vulnérables, seront notamment abordés.</p> <p style="text-align: center;">Débat interactif</p>

Jour 3: 18 février 2009	
Heure	Session
10 h 00-13 h 00	<p>Questions transversales: coûts et financement, technologie et énergie</p> <p>Cette session permettra d'aborder quelques questions transversales devant être prises en compte dans toute bonne mesure de lutte contre les changements climatiques, notamment les coûts engendrés par l'atténuation et l'adaptation, la nécessité d'obtenir le financement et l'investissement nécessaires, les synergies pouvant exister entre les objectifs en matière de sécurité énergétique et les impératifs liés à la durabilité du point de vue de l'environnement, ainsi que le rôle essentiel des technologies.</p> <p style="text-align: center;">Débat interactif</p>
15 h 00-17 h 45	<p>Voie à suivre</p> <p>Cette a pour but d'établir un consensus sur la voie à suivre, de contribuer à l'avancée des négociations en cours sur les changements climatiques, de veiller à l'adoption de mesures efficaces de lutte contre les changements climatiques dans le secteur des transports maritimes et de contribuer à la réalisation d'autres objectifs comme l'efficacité des transports, la facilitation du commerce et le développement durable. Cette session vise également à identifier les lacunes et les futurs domaines de travail.</p> <p>Résumé du débat par le Président et débat interactif ouvert</p>
17 h 45-18 h 00	Clôture et adoption des résultats

Annexe II

Participation*

1. Des représentants des États membres de la CNUCED ci-après ont participé à la session:

Afghanistan	Inde
Afrique du Sud	Indonésie
Algérie	Iran (République islamique d')
Allemagne	Iraq
Angola	Italie
Arabie saoudite	Japon
Argentine	Kenya
Australie	Koweït
Azerbaïdjan	Libéria
Bangladesh	Mali
Bélarus	Maroc
Brésil	Mexique
Bulgarie	Myanmar
Canada	Norvège
Chili	Panama
Chine	Philippines
Colombie	Qatar
Comores	République arabe syrienne
Côte d'Ivoire	République démocratique populaire lao
Cuba	République dominicaine
Danemark	République tchèque
Djibouti	Roumanie
Équateur	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Espagne	Soudan
Éthiopie	Suriname
Ex-République yougoslave de Macédoine	Tadjikistan
Fédération de Russie	Thaïlande
Gabon	Venezuela (République bolivarienne du)
Grèce	Viet Nam
Haïti	Yémen

* La liste des participants porte la cote TD/B/C.I/MEM.1/Inf.1.

2. L'observateur de la Palestine était représenté à la session.
3. Les organismes intergouvernementaux ci-après étaient représentés à la session:
 - Centre Sud
 - Communauté européenne
 - Organisation internationale de la francophonie
4. Les organismes des Nations Unies ci-après ont participé à la session:
 - Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
 - Programme des Nations Unies pour le développement
5. Les institutions spécialisées et les organisations apparentées ci-après ont participé à la session:
 - Banque mondiale
 - Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
 - Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
 - Organisation des Nations Unies pour le développement industriel
 - Organisation maritime internationale
 - Organisation météorologique mondiale
 - Organisation mondiale du commerce
6. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la session:
 - Catégorie générale*
 - Centre international pour le commerce et le développement durable
 - Organisation internationale de normalisation
 - Catégorie spéciale*
 - Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers
 - Association internationale des ports
 - Centre of Concern
 - Chambre internationale de la marine marchande
 - Institut international de l'océan
7. Les représentants des milieux intellectuels et universitaires, des organisations et du secteur privé ci-après étaient représentés à la session:
 - (Selon l'ordre alphabétique du nom de famille)
 - M^{me} Catherine **Grey**, Chef, Relations extérieures et conférences, Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Londres)
 - M. Bernd **Hackmann**, Université d'Oldenbourg (Allemagne)

M. John **Heintz**, Université de Leyde (Pays-Bas)

M. Willem **Oosterveen**, Directeur, Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Londres)

8. Les intervenants ci-après étaient invités à la réunion d'experts:

(Selon l'ordre chronologique d'intervention)

M. M. **Lees**, Secrétaire général du Club de Rome

M. M. **Beniston**, Professeur, Chef du Groupe de recherche sur les changements climatiques et leurs impacts, Université de Genève

M. F. **Vladu**, Secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques

M. P. **Crist**, Centre de recherche du Forum international des transports, Organisation de coopération et de développement économiques

M. E. **Vagslid**, Division du milieu marin, Organisation maritime internationale

M. P. **Gunton**, Directeur de la rédaction, Lloyd's Register/Fairplay Ltd.

M. A. **Chrysostomou**, Président du Comité de la protection du milieu marin, Organisation maritime internationale

M. A. **Stochniol**, Mécanisme international de réduction des émissions d'origine maritime

M. J. **Faber**, CE Delft

M. P. **Hinchliffe**, Directeur du secteur maritime, Chambre internationale de la marine marchande

M. S. **Inoue**, Secrétaire général de l'Association internationale des ports

M. M. **Savonis**, Département américain des transports

M. A. **Theron**, Council for Scientific and Industrial Research (Afrique du Sud)

M. M. **Rossouw**, Council for Scientific and Industrial Research (Afrique du Sud)

M. P. **Mollema**, port de Rotterdam

M. R. **Newfarmer**, Banque mondiale

M^{me} R. **Centurelli**, Agence internationale de l'énergie

M. P. **Clements-Hunt**, Programme des Nations Unies pour l'environnement

M. M. C. **Lewis**, Recherche sur les investissements dans le domaine des changements climatiques, Deutsche Bank

M. A. **Behnam**, Institut international de l'océan.

9. Les spécialistes ci-après étaient également invités à la réunion d'experts:

M. H. C. C. **Derwent**, Président Directeur général de la International Emissions Trading Association

M. Michael **Grubb**, Chaire des stratégies climatiques, University of Cambridge

M. Benjamin **Landreau**, Chef des opérations, Carbon Management Consulting Group

M. Vladimir **Ryabinin**, Bureau de la planification commune, Programme mondial de recherche sur le climat, Secrétariat de l'Organisation météorologique mondiale

M. J. L. **Valdes**, Commission océanographique intergouvernementale, Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

M^{me} Anne-Marie **Warris**, Lloyd's Register
