

# Le cadre juridique des activités touristiques et non gouvernementales en Antarctique

Anne Choquet

Volume 28, numéro 1, 2009

Tourisme polaire

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1024837ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1024837ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (imprimé)

1923-2705 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Choquet, A. (2009). Le cadre juridique des activités touristiques et non gouvernementales en Antarctique. *Téoros*, 28(1), 61–69.  
<https://doi.org/10.7202/1024837ar>

Résumé de l'article

Les voyageurs doivent composer avec une concurrence de plus en plus vive. La solution passe par la mise en place d'une stratégie de différenciation de l'offre touristique, comme en témoigne le développement du tourisme en Antarctique. Compte tenu de la grande vulnérabilité de cet espace, il s'agit de rechercher comment concilier deux activités *a priori* contradictoires, le développement d'activités humaines et la protection de l'environnement. En effet, il n'y a qu'un moyen de ne pas endommager la région australe : ne pas y aller! Il reste que les activités touristiques et non gouvernementales constituent des occupations légitimes de la région. Initialement soumis aux règles communes à l'ensemble des activités humaines en Antarctique, le tourisme voit son cadre juridique progressivement renforcé. Le développement du tourisme antarctique conduit les États à élaborer des mesures réglementaires non seulement pour minimiser les répercussions des touristes sur l'environnement, mais également pour renforcer la sécurité des personnes sur place.

# Le cadre juridique des activités touristiques et non gouvernementales en Antarctique

Anne CHOQUET

Docteure en droit

Chargée de cours

Université de Bretagne Occidentale

Anne.choquet@univ-brest.fr

---

**RÉSUMÉ** : Les voyageurs doivent composer avec une concurrence de plus en plus vive. La solution passe par la mise en place d'une stratégie de différenciation de l'offre touristique, comme en témoigne le développement du tourisme en Antarctique. Compte tenu de la grande vulnérabilité de cet espace, il s'agit de rechercher comment concilier deux activités a priori contradictoires, le développement d'activités humaines et la protection de l'environnement. En effet, il n'y a qu'un moyen de ne pas endommager la région australe : ne pas y aller ! Il reste que les activités touristiques et non gouvernementales constituent des occupations légitimes de la région. Initialement soumis aux règles communes à l'ensemble des activités humaines en Antarctique, le tourisme voit son cadre juridique progressivement renforcé. Le développement du tourisme antarctique conduit les États à élaborer des mesures réglementaires non seulement pour minimiser les répercussions des touristes sur l'environnement, mais également pour renforcer la sécurité des personnes sur place.

*Mots-clés* : Antarctique, tourisme, réglementation, sécurité, protection de l'environnement.

---

Source privilégiée d'information, l'Antarctique est un terrain de choix pour des travaux de recherche scientifique. La région n'est cependant pas réservée aux seuls chercheurs. La région australe s'est ouverte aux touristes désireux de vivre une expérience unique dans un espace naturel dont la réputation tient au fait qu'il a peu subi les conséquences négatives des activités humaines. On considère habituellement que le tourisme dans la région a débuté dans les années soixante avec l'initiative de Lars-Eric Lindblad (Hofman et Jatko, 2001). Propriétaire d'une société de transport new-yorkaise, celui-ci décide alors d'organiser des croisières de luxe annuelles en péninsule Antarctique. D'autres voyageurs lui emboîteront le pas. Depuis l'offre touristique s'est diversifiée : elle couvre ainsi le tourisme maritime, le tourisme aérien, mais également le tourisme extrême ou le tourisme d'aventure. Les plus sportifs peuvent maintenant découvrir le continent à skis, y faire de la plongée sous-marine ou sauter en parachute. Qu'il s'agisse du nombre total de touristes ou simplement de ceux qui se sont rendus sur le continent, on remarque que, pendant la période de cinq ans allant de la saison 2001/2002 à la saison 2005/2006, le nombre de touristes a doublé (XXIX RCTA/IP 120). Entre octobre 2007 et avril 2008, 31 941 passagers d'expéditions

privées ont, de plus, débarqué en Antarctique (XXXI RCTA/IP 86). Concomitamment, le nombre de navires, leur taille médiane et le nombre de voyages (XXXI RCTA/IP 40) augmentent.

Les groupes de touristes sont actuellement bien mieux encadrés qu'ils ne l'ont été, principalement lorsqu'ils sont sous la responsabilité d'un voyageur consciencieux. Si la majorité des touristes sont des voyageurs passifs qui jouissent principalement d'un « tourisme de circuit », on doit également penser aux expéditions non gouvernementales qui dépendent fortement de parrainages et d'autres contributions privées en argent et en nature. Elles se caractérisent par leur hétérogénéité, allant de la course circumpolaire à la traversée à pied du continent austral en solitaire.

Plus le nombre de touristes croît, plus le risque d'accidents de personnes, mais également de dommages à l'environnement, est réel. Ce constat simple, voire simpliste, met en exergue l'importance que revêt le tourisme en matière de responsabilité des États.

Si l'Antarctique n'est pas une destination touristique classique, le risque d'une dérive vers un tourisme de masse est à envisager. Les voyageurs, en effet, doivent affronter une concurrence de plus en plus vive ; la solution passe par la

mise en place d'une stratégie de différenciation de l'offre touristique. La gestion des activités touristiques et non gouvernementales dans la région mérite, en conséquence, d'être évoquée. En raison de la fragilité de la région, les États ont pris conscience que l'expansion et la diversification de l'offre touristique posent de nouveaux défis, d'autant que la sécurité des personnes doit également être garantie. Compte tenu de la grande vulnérabilité de cet espace, il s'agit de rechercher comment concilier deux activités *a priori* contradictoires : le développement d'activités humaines et la protection de l'environnement. Il faut aussi trouver un équilibre entre activités commerciales, recherche scientifique et gestion de l'environnement. Alors que la place accordée au tourisme par le Protocole au Traité sur l'Antarctique relatif à la protection de l'environnement en Antarctique (Madrid, 1991) est faible, on assiste à une consolidation progressive de son régime conventionnel.

### Le tourisme dans le Protocole de Madrid

Mener des activités humaines et protéger l'environnement en Antarctique semblent contradictoires puisque le seul moyen de ne pas polluer la région est de ne pas y aller. En raison de risques pour l'environnement ainsi que pour la sécurité des personnes, le plus simple serait de décourager les voyages d'agrément vers l'Antarctique. Cependant, le tourisme y constitue une activité légitime et est soumis aux règles communes à l'ensemble des activités humaines dans la région.

### Le tourisme, une activité légitime en Antarctique

Le Traité sur l'Antarctique (adopté à Washington le 1<sup>er</sup> décembre 1959, entré en vigueur le 23 juin 1961) garantit le libre accès au continent. Lorsqu'il a été adopté en 1959, il n'avait pas vocation à gérer les activités touristiques dans la mesure où elles étaient alors absentes de la région. Les seules activités qu'il interdit sont celles qui ne présentent pas un caractère pacifique. Les activités touristiques et non gouvernementales répondent au caractère ainsi attendu. D'ailleurs, la Convention sur la réglementation des activités relatives aux ressources minérales de l'Antarctique (Wellington, 1988) le confirme. Elle place en effet le tourisme parmi les « autres utilisations établies de l'Antarctique ».

Adopté en 1991, le Protocole de Madrid fait de l'Antarctique une « réserve naturelle, consacrée à la paix et à la science » (article 2). Dans la mesure où son article 7 interdit « les activités relatives aux ressources minérales », les activités humaines qui restent permises sont celles liées aux activités scientifiques, touristiques et non gouvernementales. Si le protocole ne s'adresse pas précisément au tourisme, il en fait mention, à différentes reprises, dans l'expression « programmes de recherche scientifique, au tourisme et à toutes les autres activités gouvernementales et non gouvernementales dans la zone du Traité sur l'Antarctique pour lesquelles une notification préalable est requise par l'article 7, §5, du Traité sur l'Antarctique, y compris les activités associées de soutien logistique »<sup>1</sup>.

La solution aux effets négatifs sur l'environnement des activités touristiques et non gouvernementales n'est

certainement pas leur interdiction, l'Antarctique ne doit pas devenir une bulle protégée. Même s'il ne faut pas que la région devienne un lieu trop fréquenté, il ne faudrait pas non plus prohiber le tourisme, mais organiser un système approprié qui l'encadre et évite un tourisme de masse. La présence de visiteurs dans la région est également synonyme d'ouverture et a pu constituer un moyen souple de pression sur les personnels scientifiques, de logistique et d'appui. Elle a pu les inciter à mieux respecter les mesures conventionnelles en dehors même du mécanisme d'inspection établi par le Traité sur l'Antarctique (article 7) et conforté par le Protocole de Madrid (article 14). De plus, ces personnels bénéficient parfois de la présence des touristes par l'appui qu'ils peuvent leur apporter (par exemple, emploi de navires de croisière pour se rendre dans les stations scientifiques).

Le tourisme doit être considéré comme une utilisation pacifique et donc légitime de l'Antarctique en autant que sont respectées les réglementations qui encadrent les activités humaines dans la région.

### Le tourisme, soumis à des contraintes environnementales communes

Au moment des négociations du Protocole de Madrid, l'Antarctique était déjà une destination touristique. La question des activités touristiques et non gouvernementales n'a cependant pas été la priorité des auteurs du protocole. Celles-ci ne sont ni interdites comme le sont les activités relatives aux ressources minérales (article 7), ni considérées comme une problématique à part.

Le protocole lie tous les visiteurs de l'Antarctique, qu'ils le soient à titre privé ou autre. Dans la mesure où il assure une protection globale de l'environnement en Antarctique (§7 du préambule et article 2 du protocole), il réglemente toutes les activités humaines au sud du 60<sup>e</sup> degré de latitude Sud. La généralité des règles qu'il développe fait qu'elles s'imposent aux activités touristiques et non gouvernementales. Un certain nombre de ces règles s'appliquent à la fois aux activités menées au nom d'un État et à celles des particuliers, qu'elles soient menées à des fins commerciales ou de recherche scientifique.

Un échange d'information entre les États parties est requis (article 1a du Protocole de Madrid associé à l'article 6 du Traité sur l'Antarctique). Il leur appartient également de notifier, par avance, toutes les expéditions se dirigeant vers l'Antarctique ou s'y déplaçant, effectuées à l'aide des navires de chacune des Parties contractantes ou par leurs ressortissants, qui seront organisées sur leur territoire ou qui en partiront (article 7 §5a du Traité sur l'Antarctique).

Les activités, gouvernementales ou non, y compris celles relatives au tourisme, sont modifiées, suspendues ou annulées, si elles ont ou si elles risquent d'avoir, sur l'environnement en Antarctique ou sur les écosystèmes dépendants et associés, des incidences incompatibles avec les principes concernant la protection de l'environnement (articles 8 §2 et 3 §4b et Annexe I du Protocole de Madrid). Les porteurs de projets d'activités en Antarctique mènent une évaluation d'impact sur l'environnement. Un tel mécanisme, qui conduit à décrire les activités envisagées, aide à identifier

et à réduire les impacts possibles de l'activité projetée sur l'environnement. Il appartiendra alors à l'autorité nationale compétente de laisser se réaliser ou non l'activité projetée<sup>2</sup>.

Chaque État partie au Protocole de Madrid s'engage à mettre en place des mesures en vue de réagir de manière rapide et efficace en cas d'une urgence qui pourrait survenir dans le déroulement des activités touristiques. L'élaboration d'un plan d'urgence a été prévue pour faire face aux incidents susceptibles d'avoir des effets négatifs sur l'environnement en Antarctique ou sur les écosystèmes dépendants et associés (article 15 du protocole). L'article 3 §2d du Protocole de Madrid organise également une surveillance régulière et efficace afin de permettre l'évaluation de l'incidence des activités en cours.

À ces règles procédurales s'ajoutent des mesures complémentaires développées dans les annexes au Protocole de Madrid.

L'Annexe II du Protocole relative à la conservation de la faune et de la flore de l'Antarctique porte sur les interférences nuisibles et l'introduction des espèces non indigènes. On ne peut tuer, blesser, capturer, manipuler ou perturber un mammifère ou un oiseau indigène; seul un permis peut autoriser de telles prises (article 3 §1 de l'Annexe II). De plus, l'interdiction d'introduire une « espèce animale ou végétale non indigène de la zone du Traité sur l'Antarctique » s'applique également aux activités touristiques et non gouvernementales (article 4 §1 et Appendice C de l'Annexe II). Quant à l'Annexe III sur l'élimination et la gestion des déchets, elle précise entre autres que les principes qu'elle développe, notamment le rapatriement des déchets, s'appliquent au tourisme et à toutes les autres activités gouvernementales et non gouvernementales dans la zone du Traité sur l'Antarctique pour lesquelles une notification préalable est requise (article 1 §1 de l'Annexe III du protocole).

La découverte de l'Antarctique se fait surtout par mer. Qui dit présence de navires dit également risque de marée noire. En matière de prévention de la pollution marine, l'Annexe IV du Protocole de Madrid se réfère à la Convention MARPOL 73/78 pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée par l'Organisation maritime internationale. Elle ne s'applique néanmoins ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires, ni aux navires appartenant à un État ou exploités par cet État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales (article 11 de l'Annexe IV du protocole qui reprend *in extenso* l'article 3 §4 de la Convention MARPOL 73/78). Dans la mesure où, la plupart du temps, les voyageurs emploient des navires privés, le tourisme est donc ici principalement visé.

Sur le fondement de l'Annexe V du Protocole de Madrid, certaines zones ont reçu une protection spéciale en raison de leur valeur écologique, scientifique ou historique (zones spécialement protégées de l'Antarctique et zones gérées spéciales de l'Antarctique). Y entrer peut être interdit sans un permis d'une autorité nationale compétente. À l'intérieur de ces espaces, les activités touristiques peuvent, de cette manière, être fortement restreintes.

Une sixième annexe relative à la responsabilité découlant de situations critiques pour l'environnement a été adoptée à la vingt-huitième réunion consultative (Stockholm, 2005). Non encore entrée en vigueur, elle tient l'opérateur (entreprise ou État) pour financièrement responsable lorsqu'il ne prend pas de mesure en vue de réagir de manière rapide et efficace aux situations critiques pour l'environnement résultant de ses activités en Antarctique (article 6 de l'Annexe VI). Elle s'applique expressément aux situations critiques pour l'environnement dans la zone du Traité sur l'Antarctique qui ont trait au tourisme et à toutes autres activités gouvernementales et non gouvernementales (article 1 de l'Annexe VI).

La faible place accordée à la réglementation du tourisme par le Protocole de Madrid est ainsi remédiée par les règles générales qu'il développe. Il faut tout mettre en œuvre pour que cette activité ne soit ni strictement interdite, ni totalement libre, puisque l'environnement subit ses effets. L'élaboration d'un cadre réglementaire efficace mobilise de plus en plus les États qui recherchent actuellement un compromis entre l'interdiction des activités touristiques et leur autorisation sans limite.

### **La consolidation du régime conventionnel**

Alors que le Traité sur l'Antarctique ne se réfère pas aux touristes, le Protocole de Madrid ne s'adresse pas précisément au tourisme. Sans dénier la valeur des règles qui y sont développées, on peut néanmoins regretter que la question du tourisme ne soit pas davantage prise en compte par le protocole dans la mesure où l'objectif est la « protection globale de l'environnement en Antarctique » (article 2). C'est en raison des risques liés à la mise en œuvre des règles conventionnelles qu'une consolidation du cadre réglementaire des activités touristiques et non gouvernementales est recherchée.

### **Les risques liés à la mise en œuvre des règles conventionnelles**

Il revient aux États de garantir la mise en œuvre du Protocole de Madrid. Outre un risque d'opportunisme dans la mise en œuvre des règles, les États ont pris conscience d'un risque de dumping touristique.

### ***Un risque d'opportunisme dans la mise en œuvre des règles***

Les États parties prennent toute mesure qu'ils jugent appropriée pour garantir le respect du Protocole de Madrid. Il peut s'agir de lois et de règlements, d'actions administratives et de mesures coercitives (article 13). Les dispositions contraignantes du protocole doivent ainsi être reprises à l'échelle nationale. C'est à cette occasion que l'on peut noter un risque d'opportunisme dans la mise en œuvre des règles.

Pour qu'un traité soit signé, il est parfois nécessaire d'y introduire une certaine souplesse. Choisir, par exemple, des notions à contenu variable peut faciliter un accord sur l'idée générale qu'elles contiennent et ainsi prendre en considération les différentes positions des États, reconnaissant d'ailleurs l'intérêt d'une flexibilité d'application. Lorsque la décision est prise

au consensus, cette contrainte est encore plus vraie. L'esprit du Traité sur l'Antarctique avait déjà, sans doute, consisté en la recherche d'ambiguïtés constructives. Il ne faut pas négliger le fait que l'ensemble des décisions prises sur son fondement sont le résultat d'un compromis entre acteurs aux intérêts opposés. Il est, en effet, indispensable de tenir compte du « gel » des prétentions territoriales. Sept États (Argentine, Australie, Chili, France, Norvège, Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni) ont émis des présentations territoriales qui ne font pas l'unanimité. L'article 4 du Traité sur l'Antarctique consacre deux conceptions de l'Antarctique. Alors que, pour certains, l'Antarctique est un territoire divisé en différents secteurs revendiqués par des États, il est, pour d'autres, un espace international qui ne peut être revendiqué.

La détermination des États de ne pas envenimer les relations interétatiques en Antarctique est nette. Chaque fois qu'un texte est élaboré, le choix des mots est pesé et conduit parfois à l'adoption d'expressions floues. Il ne s'agit cependant pas d'un simple problème de style. Les acteurs peuvent jouer sur les ambiguïtés. L'emploi de tournures trop vagues peut entraîner des abus. Le choix de l'expression « mineur ou transitoire », associée au mécanisme d'évaluation d'impact sur l'environnement (article 8 et Annexe I du Protocole de Madrid), est souvent contesté. L'évaluation d'impact sur l'environnement sera plus ou moins précise suivant que l'impact que présenterait l'activité envisagée serait « plus que mineur ou transitoire », « mineur ou transitoire », « moindre que mineur ou transitoire ». L'impact conditionne le type d'évaluation à suivre. Or l'expression « mineur ou transitoire » n'est à aucun moment définie. Elle peut, en conséquence, conduire les États à entreprendre une procédure d'évaluation d'impact moins complète que celle qu'exigerait normalement le projet d'activité présenté. Les jugements portés sur les projets peuvent ainsi différer d'un État à un autre.

Toute ambiguïté conventionnelle et toute liberté d'appréciation sont propices à des comportements opportunistes. Les États peuvent être amenés à négliger des prescriptions et à adopter des règles minimales. Leurs comportements risquent ainsi d'être harmonisés « par le bas ».

### *Le risque de dumping touristique*

Si les États se contentent de réglementations nationales pour gérer les visiteurs hors des programmes scientifiques, on peut craindre un « dumping touristique ». La diversité des réglementations nationales n'est pas sans conséquences. Un État pourrait très bien autoriser une activité alors qu'un autre refuserait une activité de même teneur. Il peut donc être tentant de « faire son marché » parmi toutes les mesures existantes. Un voyageur peut chercher à contourner les règles de l'État dont il est ressortissant en raison de leur rigidité, par exemple, en matière d'attribution d'autorisation. On risque de voir des personnes s'adresser à différents États pour essayer d'identifier dans la législation nationale des failles leur permettant d'obtenir l'autorisation de leur programme touristique.

Du fait des risques environnementaux qu'elle peut entraîner et d'un risque d'opportunisme dans la mise en

œuvre des règles, l'organisation d'activités touristiques en Antarctique mérite d'être encadrée par une réglementation internationale contraignante. Il semble plus judicieux de réfléchir au sein du système du Traité sur l'Antarctique puisque les États actifs dans la région ont montré, à maintes reprises et notamment lors de l'élaboration du Protocole de Madrid, leur attachement au traité de 1959.

### **La consolidation du régime réglementaire**

L'éducation des passagers, la pratique des voyageurs et l'expérience du personnel atténuent sans nul doute les incidences négatives des visiteurs sur l'environnement et offrent une certaine garantie de sécurité des personnes dans la région.

Certains codes de conduite ont été conçus de telle façon que leurs recommandations s'adressent à toutes les personnes qui se rendent en Antarctique. Dès 1980, le Comité scientifique pour la recherche en Antarctique (SCAR) a établi à l'intention des visiteurs une introduction à l'Antarctique et à son environnement (Bonner, 1980). Le Comité a retenu l'idée selon laquelle en donnant des conseils simples, certains dommages pourraient être évités. Ce rapport se devait d'informer les visiteurs antarctiques, scientifiques et touristes, sur l'environnement austral et sur les formes de vie sur le continent et en mer. Pour sa part, le Conseil des directeurs des programmes antarctiques nationaux (COMNAP, 1995) a préparé un guide à l'intention du visiteur de l'Antarctique, destiné à être placé dans chaque cabine des navires de touristes en partance pour cette destination et dans les stations scientifiques.

Différentes stratégies sont envisageables; elles vont du simple code de conduite à une réglementation juridique stricte. Complémentaires, les deux méthodes ont été retenues pour l'Antarctique. Si la profession des voyageurs s'organise et établit ses propres lignes de conduite, les États ont choisi de donner au forum juridico-politique qu'est la Réunion des Parties consultatives au Traité sur l'Antarctique le soin d'élaborer une réglementation relative au tourisme et aux activités non gouvernementales. Précisons que, au sein des réunions annuelles des Parties consultatives, un droit de vote est accordé aux 12 États signataires originaires du Traité sur l'Antarctique et aux 16 États qui ont depuis mené des activités scientifiques substantielles en Antarctique et ont acquis le statut de Partie consultative. Les autres États parties au Traité ont un statut d'observateur, tout comme la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marine de l'Antarctique (CCAMLR), le Comité des directeurs des programmes antarctiques nationaux (COMNAP) et les experts de certaines organisations internationales et non gouvernementales.

### *L'élaboration d'une autoréglementation*

Connue sous le nom d'IAATO, de l'anglais International Association of Antarctic Tour Operators, l'Association internationale des tour-opérateurs de l'Antarctique a été créée en 1991 dans le but de coordonner les activités des voyageurs qui organisent des séjours dans la région et de promouvoir à la fois la sécurité des personnes et la protection de l'environnement.

L'association a établi des codes de conduite qui concernent tant les voyageurs que les visiteurs (XXX RCTA/IP 116). Elle contient diverses interdictions, dont celles d'entrer dans les zones spécialement protégées et de perturber la vie sauvage, et différents impératifs à respecter (entre autres, engager des équipes de professionnels compétents, observer à distance les différentes espèces, limiter le nombre de passagers à terre et informer les stations scientifiques de leur visite). L'association exige également de chaque expédition, avant chaque projet, une évaluation détaillée des impacts sur l'environnement où sont précisés les activités prévues, leurs impacts et les mesures d'atténuation envisagées.

Dépourvus de valeur juridique contraignante, les codes de conduite de l'IAATO ne sont pas sans intérêt, particulièrement sur le plan pratique. Ils sont adoptés dans un cadre tel qu'une évolution rapide des règles qu'ils contiennent peut être attendue. Leur respect présente néanmoins un caractère volontaire, le code de conduite de l'IAATO ne faisant que suggérer ou inviter à agir. Leur force tient en grande partie à l'unité de l'IAATO, à l'engagement des voyageurs de protéger l'environnement et à leur expérience touristique. L'influence de cette autoréglementation est considérable, puisque ce sont les voyageurs qui transportent la plupart des touristes en Antarctique. Le partage des connaissances contribue certainement à amener les membres de l'association à respecter l'environnement. Pour assurer leur pérennité, les voyageurs ont grand intérêt à conserver la qualité de l'environnement. Leur adhésion à l'association et donc l'assurance de respecter des codes de conduite peuvent être considérées comme gages de garantie. Il s'agit là d'un argument publicitaire concret. L'influence de l'autoréglementation est encore plus importante du fait que l'ensemble des États qui ont une activité touristique en Antarctique ne sont pas parties au Protocole de Madrid et que l'effet relatif des traités reste le principe en matière conventionnelle (article 26 de la Convention de Vienne sur le droit des traités). On remarque ainsi que 30 % à 40 % des navires exploités par des membres de cette association battent pavillon d'un État qui n'est partie ni au Traité sur l'Antarctique ni au Protocole de Madrid (XXX RCTA/WP 14).

Si l'IAATO favorise le respect de règles, elle ne peut néanmoins résoudre tous les problèmes liés au tourisme. Elle ne fédère pas l'ensemble des organisateurs de voyages en Antarctique; il est impossible d'exiger une adhésion à cette association. Avec une augmentation de 30 % entre juillet 2007 et mai 2008, l'IAATO compte 108 membres (XXXI RCTA/IP 86). Certains navires à grande capacité sont d'ailleurs présents dans la région sans y être affiliés. Tel était le cas, par exemple, du *Discovery*, navire d'une capacité de 2953 passagers, battant pavillon des Bermudes, présent lors de la saison 2007-2008. Les navires et les touristes à bord ne sont donc pas concernés par les directives de l'IAATO. Il est, en conséquence, important de réglementer le tourisme au niveau des États, d'autant que la part des voyageurs non associés à l'IAATO tend à se développer (XXXI RCTA/IP 85).

Comme pour toute activité humaine, des accidents peuvent survenir et mettre en cause la sécurité des personnes présentes, mais également entraîner des conséquences sur

l'environnement. Il est cependant irréalisable de contraindre un État à respecter des règles adoptées dans un cadre non gouvernemental.

### *L'élaboration de mesures réglementaires par les Parties consultatives*

Il revient aux Parties consultatives au Traité sur l'Antarctique de promouvoir un cadre juridique aux activités touristiques et non gouvernementales. La première recommandation en la matière (Recommandation IV-27) a été adoptée dès 1966 et a été suivie de diverses autres (Recommandations VI-7, VII-4, VIII-9, X-8, XVI-13). Des guides pour les visiteurs de l'Antarctique ont, de plus, été élaborés. En 1994, les Parties consultatives ont établi des « Directives pour les visiteurs de l'Antarctique » ainsi que des « Directives pour ceux qui organisent et conduisent des activités touristiques et non gouvernementales en Antarctique » (Recommandation XVIII-1). Inspirées des autoréglementations de l'IAATO, celles-ci contiennent des « directives » relatives à la protection de la faune et de la flore antarctiques, à l'existence de zones protégées, au respect de la recherche scientifique, à la sécurité des personnes et au risque d'impact des activités humaines sur l'environnement.

Les États continuent à adopter des mesures réglementaires s'adressant aux touristes et aux voyageurs. C'est surtout en matière d'impact sur l'environnement, de conflits d'usage, que le tourisme antarctique pose problème. Il doit également être envisagé de manière telle que la sécurité des personnes soit garantie.

### *Des risques pour la sécurité des personnes*

Le développement du tourisme ne fait qu'accroître les problèmes de sécurité et pose des questions liées principalement aux plans d'urgence et à l'autonomie des personnes présentes dans la région. Des navires transportant des touristes ont connu des difficultés au large de l'Antarctique, notamment ces deux dernières années. Le 30 janvier 2007, le navire de croisière *MS Nordkapp* a échoué près de l'île de la Déception à la suite d'une erreur de navigation (XXX RCTA/IP 119). Le 23 novembre 2007, le *MS Explorer*, navire battant pavillon libérien, s'est trouvé dans une situation critique à la suite d'une collision avec un iceberg, forçant, avant de couler, les 154 passagers et l'équipage à quitter le navire et à attendre les secours d'un autre navire de croisière (XXXI RCTA/WP 49 et XXXI RCTA/IP 11). Le 29 décembre 2007, un navire norvégien transportant 318 passagers, le *MS Fram*, est également entré en contact avec un iceberg le long des côtes antarctiques (XXXI RCTA/IP 121). Après avoir heurté un haut-fond, le navire de croisière *MV Ushuaia*, avec 82 passagers à son bord, s'est échoué, le 4 décembre 2008, dans la péninsule antarctique.

Le secours en mer s'organise sur le fondement de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR 1979), qui détermine les règles d'organisation des secours, les principes de coordination et de commandement des opérations. Cependant, « les capacités d'intervention sont liées à la proximité et la disponibilité de moyens dédiés ou de moyens non dédiés. Or l'Océan

Austral n'est pas une des régions les plus fréquentées»; de plus, à terre, comme aucune organisation de ce type ne couvre le sauvetage terrestre en Antarctique, tout dépend des moyens disponibles (XXXI RCTA/WP 33). Les derniers incidents maritimes ont rappelé néanmoins la solidarité qui existe entre les gens de mer.

En outre, les programmes scientifiques subissent occasionnellement les retombées de l'assistance offerte à des touristes. Conséquemment, même si cela ne relève pas de ses fonctions, le personnel d'une station scientifique est parfois amené à porter assistance à des expéditions commerciales qui connaissent des problèmes d'ordre technique et à suspendre ses activités. Le Protocole de Madrid fait de l'Antarctique « une réserve naturelle, consacrée à la paix et à la science » (article 2); de plus, s'il ne réserve pas l'Antarctique aux seuls scientifiques, il leur offre une position particulière. En effet, les activités doivent y être organisées et conduites « de façon à accorder la priorité à la recherche scientifique et à préserver la valeur de l'Antarctique en tant que zone consacrée à la recherche » (article 3). Il ne faudrait pas que les activités touristiques constituent un frein aux activités scientifiques.

Il est important de faire en sorte que les risques associés aux activités touristiques et non gouvernementales soient identifiés à l'avance et réduits le plus possible. Lorsqu'une expédition privée se déroule sous les latitudes australes, elle a normalement fait l'objet d'une préparation préalable bien menée. Les aléas ont été mesurés. Le « risque zéro » n'existe cependant pas. Le climat est d'ailleurs la raison principale du caractère risqué de toute expédition. Pour éviter que les États aient à entreprendre des recherches ou des sauvetages en cas de danger imminent pour la vie et les biens, il est fondamental que les expéditions soient bien préparées.

Des efforts ont été faits en matière d'assistance avant même le développement des activités touristiques en Antarctique. Dès 1961, les Parties consultatives ont fait leur un principe de nature humanitaire. Il est recommandé ainsi aux gouvernements que tous les efforts matériels soient entrepris pour assister ceux qui seraient en difficulté en Antarctique (Recommandation I-10). Ce principe revêt une nouvelle importance avec le tourisme. Les organisateurs d'activités touristiques ne devraient néanmoins pas s'en remettre aux personnels des stations scientifiques ou aux autres navires de tourisme pour une assistance sur place, qu'elle soit technique ou de tout autre nature. Les États insistent sur le besoin d'organismes autosuffisants et expérimentés dans un environnement polaire (Résolution 4, 2004). Cela est d'autant plus vrai pour le tourisme extrême ou le tourisme d'aventure.

Les États ont choisi de renforcer la coopération entre les États parties au Traité sur l'Antarctique en matière de tourisme et d'activités non gouvernementales. Les Parties se sont accordées sur les formules de notification préalable et d'établissement de rapports après la saison afin de faciliter l'analyse des objectifs, de la fréquence et de l'intensité des activités touristiques et non gouvernementales (Résolution XXI-3). Il leur appartient également d'échanger des informations sur ces activités dès qu'elles en sont

notifiées, en particulier lorsqu'elles risquent d'avoir des incidences pour d'autres Parties (Résolution 3, 2004).

#### *Une pression sur l'environnement*

L'écosystème antarctique est fragile et particulièrement sensible aux actions externes. Le développement des activités touristiques lui fait courir des risques supplémentaires.

Les touristes ne se contentent pas toujours d'une croisière. Des survols de la région sont organisés à partir de navires. Après 1977, des survols réguliers de l'Antarctique ont été montés au départ d'Australie et de Nouvelle-Zélande. Ils ont toutefois été suspendus à la suite de la catastrophe aérienne du mont Erebus. Un DC-10 d'Air New Zealand, transportant 257 personnes, s'y est écrasé le 28 novembre 1979. Les survols ont repris en 1994 avec une compagnie aérienne australienne, qui a par la suite été rejointe par d'autres sociétés. Ce moyen de découvrir la région peut être amené à prendre de l'ampleur en raison notamment de la volonté d'ouvrir de nouvelles liaisons régulières vers l'Antarctique. Il est en conséquence important de s'interroger sur les conséquences du développement de l'accès aérien intercontinental à l'Antarctique, dans la mesure où l'on risque certainement d'assister à une augmentation des arrivées de personnes privées par avion.

Si aucun équipement permanent spécial n'est nécessaire à terre, le survol de l'Antarctique à des fins touristiques entraîne des impacts sur l'environnement. On peut noter, par exemple, la présence de résidus d'hydrocarbures issus du carburant d'aéronefs, les conséquences d'accidents aériens ainsi que le vrombissement des moteurs d'un avion, surtout quand celui-ci vole à basse altitude.

Lorsque des activités touristiques sont organisées à terre, certains équipements sont à envisager. Des pistes d'atterrissage doivent être aptes à accueillir des avions commerciaux. D'autres aménagements peuvent être étudiés (réseaux « routiers », hôtels, magasins de souvenirs, signalisations, etc.). Or, on sait que le milieu antarctique se caractérise, entre autres, par une faible tolérance au piétinement. La présence humaine peut ainsi faire disparaître la vie végétale par le simple fait de fouler les sols. La faune peut également être perturbée lorsqu'on se rapproche trop des animaux. La transmission de maladies à la faune et à la flore ainsi que l'introduction de spécimens de faune et de flore exotiques doivent aussi être prises en compte. Le tourisme, même s'il n'est qu'une activité d'observation, accentue la pression des activités humaines sur l'environnement.

L'impact des milliers de touristes comparé aux 13,9 millions de kilomètres carrés du continent peut paraître dérisoire. Il est cependant important de prendre en considération les impacts cumulés qu'intensifient les activités touristiques. Bien qu'elles soient habituellement courtes, les visites sont néanmoins concentrées sur un petit nombre de sites de débarquement et principalement pendant la période touristique qui est également une période de l'année critique pour les écosystèmes. Si la présence de quelques touristes a un impact limité sur l'environnement, il en va tout autrement lorsque, sur un même site, plusieurs groupes de touristes se succèdent au cours d'une même saison touristique.

Dans la mesure où les voyageurs conduisent souvent les touristes vers les mêmes sites, les États ont, en 2005, établi des lignes directrices pour les sites qui reçoivent fréquemment des touristes (Résolution 5, 2005). De nouveaux sites ont ensuite été retenus (Résolutions 2, 2006; 1, 2007; et 2, 2008). Ils bénéficient ainsi d'un code de conduite qui leur est propre : zone de débarquement préconisée, zones restreintes, restrictions saisonnières, restrictions imposées aux navires, nombre de visiteurs recommandé à terre, itinéraire piéton recommandé, distances et autres critères à respecter pour approcher la faune et la flore et éviter des dangers potentiels. Les États ont décidé que d'autres sites pourraient être, à l'avenir, soumis à de telles lignes directrices. Dix-huit sites bénéficient désormais de lignes directrices : Penguin Island, Barrientos Island et Aitcho Islands, Cuverville Island, Jougla Point, Goudier Island et Port Lockroy, Hannah Point, Neko Harbour, Paulet Island, Petermann Island, Pleneau Island, Turret Point, Yankee Harbour, Brown Bluff, Snow Hill, Anse Shingle, île Devil, Baie des baleiniers, île Half Moon.

Aucune structure permanente n'est nécessaire à terre pour organiser des croisières dans la région, pour autant qu'un navire dispose de suffisamment de carburant et de provisions. Il ne faut pourtant pas sous-estimer les conséquences environnementales qu'entraîne leur présence (marée noire, introduction de maladies et de nouvelles espèces, notamment). Les incidents maritimes récents associés à l'augmentation continue du nombre des touristes qui visitent chaque année l'Antarctique font ressortir qu'il est essentiel de perfectionner le cadre réglementaire des activités touristiques et non gouvernementales.

Il serait ainsi intéressant d'interdire les navires dépassant une certaine taille et transportant à leur bord un certain nombre de personnes ou une certaine quantité de fioul, d'établir des standards de renforcement des coques des navires qui vont dans les eaux antarctiques et de prendre mieux en considération les impacts du tourisme sur l'environnement lors des évaluations d'impacts. En 2007, les États ont montré leur volonté de voir rapidement entrer en vigueur la Mesure 4 (2004) qui porte, entre autres, sur l'établissement de plans d'urgence et sur l'exigence de mécanismes d'assurance pour couvrir les coûts associés aux opérations de recherche et de sauvetage.

Les États ont également choisi de décourager les débarquements par les grands navires passagers ou d'autres activités qui risquent de porter atteinte à l'environnement en Antarctique. Les eaux antarctiques accueillent ainsi des navires de croisières, des voiliers et des yachts. Il s'agit parfois de bâtiments à grande capacité. Pendant la saison 2007-2008, la capacité des embarcations présentes variait de 6 à 2500 personnes (IAATO, 2008).

En fait, les dommages à l'environnement dépendent souvent du comportement individuel du visiteur antarctique. Qu'il soit là pour des raisons purement touristiques, sportives ou scientifiques, sa simple présence a des répercussions directes sur l'environnement. La conduite d'une personne peu prudente peut entraîner des dommages à l'environnement, comme la détérioration des sols et des végétaux; plus ils sont nombreux, plus le risque s'intensifie. S'appuyant sur

une approche de précaution (paragraphe 156 du Rapport final de la trentième réunion consultative, New Delhi, 2007), les Parties consultatives ont décidé qu'il appartenait aux États parties de décourager ou de refuser d'autoriser les voyageurs qui utilisent des navires transportant plus de 500 passagers à faire des débarquements en Antarctique (Résolution 4, 2007).

Les États ont recommandé que les Parties découragent toutes les activités de tourisme qui peuvent grandement contribuer à la dégradation à long terme de l'environnement en Antarctique et des écosystèmes dépendants et associés (Résolution 5, 2007). Les infrastructures permanentes ou semi-permanentes envisagées à d'autres fins que la recherche scientifique sont particulièrement visées. On peut, en effet, imaginer que l'offre touristique se diversifie encore davantage et que la construction d'hôtels soit projetée. Elle conduirait non seulement à des impacts sur l'environnement, mais aussi à des conflits d'usage entre les activités touristiques et les activités scientifiques. Il s'agit en fait d'un sujet de discussions récurrent depuis plusieurs années au sein des réunions consultatives. En l'absence de consensus sur une interdiction, les États pourraient admettre des infrastructures touristiques considérées par des opérateurs. La Nouvelle-Zélande a proposé que « toutes les installations terrestres permanentes susceptibles d'être construites dans l'Antarctique soient incluses dans le programme national antarctique d'une Partie contractante au Traité sur l'Antarctique et soient placées sous son contrôle » (XXXI RCTA/WP 21). Il n'a cependant pas été possible d'en arriver à un consensus sur le projet de résolution (paragraphe 219 du Rapport final de la trente et unième réunion consultative, Kiev, 2008).

## Conclusion

Face au développement des mesures réglementaires en la matière, la question de la codification des règles relatives au tourisme et aux activités non gouvernementales se pose. La force juridique d'un traité fait que des États pourraient être séduits par l'idée de convoquer une conférence préparatoire à une convention internationale ou à une nouvelle annexe au Protocole de Madrid. Depuis l'adoption du Protocole de Madrid en 1991, deux annexes ont été adoptées : l'annexe V relative à la protection et à la gestion des zones en 1991; et l'annexe VI relative à la responsabilité découlant de situations critiques pour l'environnement en 2005. Il ne faudrait néanmoins pas oublier que les étapes seraient difficiles à franchir. Les décisions sur le fondement du Traité sur l'Antarctique sont habituellement prises au consensus. Il leur faut également passer l'épreuve de la ratification du texte par l'ensemble des Parties consultatives (article 9 du Protocole de Madrid associé à l'article 9 du Traité sur l'Antarctique). De surcroît, la négociation d'un traité ou d'une annexe pourrait remettre en cause les mesures actuellement obligatoires. La voie des mesures réglementaires des Parties consultatives retient actuellement l'attention des États. L'approche pragmatique, « pas à pas », retenue officiellement par les États en matière de responsabilité (Décision 1, 2005), est également employée pour l'adoption de réglementations encadrant les activités touristiques et non gouvernementales. On peut néanmoins regretter que, la plupart du temps,



seules des Résolutions soient adoptées et non des Mesures<sup>3</sup>. Certains États mettent d'ailleurs en avant leurs lois et règlements nationaux pour empêcher l'adoption de Mesures qui leur seraient contraignantes. De telles initiatives soulèvent des questions sur la hiérarchie des normes, mais surtout atténuent le travail réglementaire des États.

Même si un cadre juridique très contraignant sur le tourisme était adopté, il ne pourrait être infaillible. Très médiatisés, les derniers incidents maritimes qu'a connus l'Antarctique ont démontré les risques liés à la présence de navires de touristes dans des eaux polaires. L'incident du MS *Fram* y tient d'ailleurs une place particulière dans la mesure où ce navire présentait les garanties requises (navire à coque renforcée, équipage expérimenté, respect des codes de conduite de l'IAATO et des mesures réglementaires du Système du Traité sur l'Antarctique). De plus, un cadre juridique très contraignant risque de conduire à l'emploi de pavillons de complaisance. Il sera toujours possible d'inscrire le navire sur les registres d'un État non-partie au système du Traité sur l'Antarctique ou d'entreprendre les démarches administratives auprès d'un État tiers. Déjà moins de la moitié des navires de tourisme dans la région battent pavillon d'un État partie. Ainsi, pendant l'été austral 2006-2007, seuls 42 % des navires de tourisme battaient pavillon d'un État partie au Traité sur l'Antarctique, contre 58 % qui étaient immatriculés dans un État tiers (paragraphe 219 du Rapport final de la trentième réunion consultative, New Delhi, 2007). Même si le navire qui bat pavillon d'un État tiers était affrété par un ressortissant d'un État partie au Traité sur l'Antarctique ou une compagnie enregistrée dans un État partie, envisager une pression sur les affréteurs pourrait ne pas suffire. Le contrôle final du navire relève de l'État du pavillon, non de l'organisateur d'expédition. En effet, conformément à l'article 84 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Montego Bay, 1982), il appartient à l'État du pavillon « d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon ».

Dans la mesure où les activités touristiques peuvent être à l'origine de dommages à l'environnement ou d'accidents à la personne et peuvent constituer une entrave à la recherche scientifique menée en Antarctique, on pourrait, de ce fait, considérer que la présence de touristes devrait être exclue au sud du 60° degré de latitude Sud. Cependant, cette solution extrême a justement le mérite de n'être qu'une solution extrême, puisqu'elle reviendrait à admettre l'impossibilité qu'ont les États à réglementer la gestion de la seule activité commerciale qui existe actuellement en Antarctique. Il leur appartient de continuer à chercher comment inciter les acteurs à définir progressivement une nouvelle forme de tourisme beaucoup plus responsable. ■

#### Notes

- 1 L'expression apparaît ainsi aux articles 3 §4 ; 8 §2 ; et 1 §1 de l'Annexe III, ainsi qu'à l'article 1 de l'Annexe VI du Protocole de Madrid.
- 2 Pour connaître les évaluations relatives à des activités touristiques et transmises par les États, voir le site du Secrétariat : [[http://www.ats.aq/f/ep\\_eia.htm](http://www.ats.aq/f/ep_eia.htm)].

- 3 La Décision 1 relative aux mesures, décisions et résolutions, Rapport final de la dix-neuvième réunion consultative (Séoul, 1995), précise la valeur juridique des mesures adoptées par les Parties consultatives. Si le texte est censé être obligatoire, il est appelé « Mesure » et est sujet à l'approbation de toutes les Parties consultatives. Si ses dispositions n'ont pas vocation à être contraignantes, il est qualifié de « Résolution ». Il prend effet à son adoption à moins qu'il en soit précisé autrement. Quant aux « Décisions », elles couvrent les questions organisationnelles de caractère interne. Elles prennent effet lors de leur adoption, à moins qu'il n'en soit précisé autrement.

#### Bibliographie

- BONNER, W.N. (dir.) (1980), *A Visitor's Introduction to the Antarctic and its Environment*, Cambridge, Comité scientifique pour la recherche en Antarctique (SCAR).
- COMNAP (Conseil des directeurs des programmes antarctiques nationaux) (1995), *Visitors' Guide to the Antarctic, 1995*, [[http://www.comnap.aq/publications/guidelines/comnap\\_guidelines\\_visitguide\\_1995](http://www.comnap.aq/publications/guidelines/comnap_guidelines_visitguide_1995)].
- HOFMAN, Robert et Joyce J. JATKO (dir.) (2001), « Assessment of the Possible Cumulative Environmental Impacts of Commercial Ship-based Tourism in the Antarctic Peninsula Area », National Science Foundation, Washington (DC), Compte rendu d'un atelier de travail tenu à La Jolla, Californie, 7-9 juin 2000, p. 2.

#### Documents de travail et d'information cités

- XXIX RCTA/IP 120, « Strategic Issues Posed by Commercial Tourism in the Antarctic Treaty Area », Document d'information présenté par la Coalition pour l'Antarctique et l'Océan Austral (ASOC) à la vingt-neuvième réunion consultative (Édinbourg, 2006).
- XXX RCTA/WP 14, « Navires de tourisme battant pavillon de pays qui ne sont pas parties au Traité sur l'Antarctique – Conséquences pour l'efficacité du système du Traité sur l'Antarctique », Document de travail présenté par la Nouvelle-Zélande à la trentième réunion consultative (New Delhi, 2007).
- XXX RCTA/IP 116, « IAATO Information Outreach to Private One-off Non-member Expeditions », Document d'information présenté par l'IAATO à la trentième réunion consultative (New Delhi, 2007).
- XXX RCTA/IP 119, « L'incident du M/S *Nordkapp* », Document de travail (XXX RCTA/ WP 37) ; « Grounding of Vessels on Deception Island and the M/N 'Nordkapp' Incident », Document d'information présenté par la Norvège à la trentième réunion consultative (New Delhi, 2007).
- XXXI RCTA/WP 21, « Contrôle des installations terrestres permanentes en Antarctique », Document de travail présenté par la Nouvelle-Zélande à la trente et unième réunion consultative (Kiev, 2008).
- XXXI RCTA/WP 33, « Gestion des risques humains et environnementaux en Antarctique », Document de travail présenté par la France à la trente et unième réunion consultative (Kiev, 2008).
- XXXI RCTA/WP 49, « Participation des centres de recherche et de secours aériens et maritimes du Chili au sauvetage du navire à passagers 'Explorer' et atténuation des impacts causés sur l'environnement par les accidents dans l'Antarctique », Document de travail présenté par le Chili à la trente et unième réunion consultative (Kiev, 2008).
- XXXI RCTA/IP 11, « Background to the Pollution Incident Caused by the Sinking of the MS *Explorer* », Document d'information présenté par le Chili à la trente et unième réunion consultative (Kiev, 2008).
- XXXI RCTA/IP 40, « A Decade of Antarctic Tourism: Status, Change, and Actions Needed », Document d'information présenté par l'ASOC à la trente et unième réunion consultative (Kiev, 2008).

XXXI RCTA/IP 85, « IAATO Overview of Antarctic Tourism 2007-2008 Antarctic Season and Preliminary Estimates for 2008-2009 Antarctic Season », Document d'information présenté par l'IAATO à la trente et unième réunion consultative (Kiev, 2008).

XXXI RCTA/IP 86, « Report of the International Association of Antarctica Tour Operators 2007-2008 under Article III (2) of the Antarctic Treaty », Document d'information présenté par l'IAATO à la trente et unième réunion consultative au Traité sur l'Antarctique (Kiev, 2008).

XXXI RCTA/IP 121, « The *Fram* Incident », Document d'information présenté par la Norvège à la trente et unième réunion consultative (Kiev, 2008).

### **Traité internationaux et réglementations cités**

Traité sur l'Antarctique, adopté à Washington le 1<sup>er</sup> décembre 1959, entré en vigueur le 23 juin 1961, *RGDIP*, 1960, p. 160-166; également sur le site du Secrétariat du Traité sur l'Antarctique [<http://www.ats.aq>].

Convention sur le droit des traités, adoptée à Vienne le 23 mai 1969, entrée en vigueur le 27 janvier 1980, *Recueil des traités des Nations Unies*, vol. 1155, p. 331.

Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR 1979), adoptée à Hambourg le 27 avril 1979, entrée en vigueur le 22 juin 1985, *Recueil des traités des Nations Unies*, vol. 1405, p. 97.

Protocole au Traité sur l'Antarctique relatif à la protection de l'environnement, signé à Madrid, le 4 octobre 1991, entré en vigueur le 14 janvier 1998, *RGDIP*, vol. 96, n° 1, 1992, p. 207-245; également sur le site du Secrétariat du Traité sur l'Antarctique [<http://www.ats.aq>].

Convention MARPOL 73/78 pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973, modifiée le 17 février 1978 par un protocole visant à renforcer les dispositions de l'annexe I relative aux hydrocarbures.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982 (dans *Notes et études documentaires*, n° 4703-4704, Documentation française), entrée en vigueur le 16 novembre 1994 avec un Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention.

Convention sur la réglementation des activités relatives aux ressources minérales de l'Antarctique, adoptée à Wellington le 2 juin 1988, non entrée en vigueur, *Revue générale de droit international public* (ci-après *RGDIP*), 1989, p. 182-245.

Recommandation I-10 (1961), « Principe d'assistance en cas d'urgence », *Rapport final de la première réunion consultative* (Canberra).

Recommandation IV-27 (1966), « Effets du tourisme en Antarctique », *Rapport final de la quatrième réunion consultative* (Santiago).

Recommandation VI-7 (1970), « Effets des expéditions touristiques et non gouvernementales dans la zone du Traité sur l'Antarctique », *Rapport final de la sixième réunion consultative* (Tokyo).

Recommandation VII-4 (1972), « Effets des expéditions touristiques et non gouvernementales dans la zone du Traité sur l'Antarctique », *Rapport final de la septième réunion consultative* (Wellington).

Recommandation VIII-9 (1975), « Effets des expéditions touristiques et non gouvernementales dans la zone du Traité sur l'Antarctique », *Rapport final de la huitième réunion consultative* (Oslo).

Recommandation X-8 (1979), « Effets des expéditions touristiques et non gouvernementales dans la zone du Traité sur l'Antarctique », *Rapport final de la dixième réunion consultative* (Washington).

Recommandation XVI-13 (1991), « Tourisme et activités non gouvernementales dans la zone du Traité sur l'Antarctique », *Rapport final de la seizième réunion consultative* (Bonn).

Recommandation XVIII-1 (1994), « Tourisme et activités non gouvernementales », *Rapport final de la dix-huitième réunion consultative au Traité sur l'Antarctique* (Kyoto).

Résolution XXI-3 (1997), « Formulaire d'information sur le tourisme » et Annexe F du *Rapport final de la vingt et unième réunion consultative* (Christchurch).

Mesure 4 (2004), « Assurance et plans d'urgence à établir pour le tourisme et les activités non gouvernementales dans la zone du Traité sur l'Antarctique », *Rapport final de la vingt-septième réunion consultative* (Le Cap, 2004).

Résolution 3 (2004), « Tourisme et activités non gouvernementales – renforcement de la coopération entre les Parties », *Rapport final de la vingt-septième réunion consultative* (Le Cap).

Résolution 4 (2004), « Directives pour les plans d'urgence à établir, l'assurance et autres questions relatives aux activités touristiques et autres activités non gouvernementales dans la zone du Traité sur l'Antarctique », *Rapport final de la vingt-septième réunion consultative* (Le Cap).

Résolution 5 (2005), « Lignes directrices pour les visites de sites », *Rapport final de la vingt-huitième réunion consultative* (Stockholm).

Décision 1 (2005), « Annexe VI relative à la responsabilité découlant de situations critiques pour l'environnement du Protocole au Traité sur l'Antarctique relatif à la protection de l'environnement », *Rapport final de la vingt-huitième réunion consultative* (Stockholm, 2005).

Résolution 2 (2006), « Résolution sur les lignes directrices pour les visites de sites », *Rapport final de la vingt-neuvième réunion consultative* (Édinbourg).

Résolution 1 (2007), « Résolution sur les Lignes directrices pour les visites de sites », *Rapport final de la trentième réunion consultative* (New Delhi).

Résolution 4 (2007), « Tourisme maritime », *Rapport final de la trentième réunion consultative* (New Delhi).

Résolution 5 (2007), « Effets à long terme du tourisme », *Rapport final de la trentième réunion consultative* (New Delhi).

Résolution 2 (2008), « Lignes directrices pour les visites de sites », *Rapport final de la trente et unième réunion consultative* (Kiev).