



Assemblée générale

Distr. générale
5 mars 2004
Français
Original: anglais

Cinquante-neuvième session

Point 51 a) de la liste préliminaire*

Les océans et le droit de la mer

Les océans et le droit de la mer

Groupe consultatif sur l'application par l'État du pavillon

Rapport du Secrétaire général**

Résumé

Le présent rapport a été établi par le Groupe consultatif sur l'application par l'État du pavillon, qui réunit l'Organisation maritime internationale, l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, le Programme des Nations Unies pour l'environnement, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, l'Organisation de coopération et de développement économiques et l'Organisation des Nations Unies. Ce groupe a été constitué par le Secrétaire général en réponse à des appels lui demandant d'étudier les causes de la non-conformité de certains navires aux normes internationales qui régissent la sécurité des navires, les conditions de travail, la gestion des pêches et la protection du milieu marin. Les membres du Groupe se sont réunis en mai 2003 et sont convenus de préparer chacun un chapitre du présent rapport, dans lequel il ferait le point des études déjà réalisées sur la question du respect par les États du pavillon de leurs obligations internationales et des mesures qui ont pu être adoptées dans ce domaine. Le rapport comprend plusieurs tableaux qui recensent les diverses obligations imposées à l'État du pavillon par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons et de nombreux autres instruments internationaux. Sa publication en tant que document de l'Assemblée générale fait suite à une recommandation de la quatrième réunion du Processus consultatif officiel ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer ainsi qu'à la demande de l'Assemblée générale tendant à ce que le Secrétaire général établisse un exposé détaillé des devoirs et obligations des États du pavillon.

* A/59/50 et Corr.1.

** Le présent rapport a été soumis après la date limite prévue afin que puissent y être incorporées les dernières observations de certaines organisations qui ont été reçues postérieurement à cette date.



Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction	1–10	3
II. Rapports des membres du Groupe consultatif	11–207	5
A. Organisation maritime internationale	11–39	5
B. Travaux menés à l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture dans le domaine de l'application par les États du pavillon	40–91	15
C. Organisation internationale du Travail	92–136	30
D. Programme des Nations Unies pour l'environnement	137–163	41
E. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement	164–181	47
F. Organisation de coopération et de développement économiques	182–207	54
III. Tableaux récapitulatifs des obligations de l'État du pavillon		72
Note sur les tableaux	208-209	72
A. Convention des Nations Unies sur le droit de la mer		72
B. Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons		95
C. Autres instruments internationaux		105
III. Conclusions	210–221	148
 Annexes		
I. Lettre datée du 22 novembre 2002, adressée au Secrétaire général par Greenpeace International, la Fédération internationale des travailleurs des transports et le Fonds mondial pour la nature (WWF)		155
II. Résumé des délibérations de la première réunion officieuse, qui s'est tenue le 7 mai 2003 au siège de l'Organisation de coopération et de développement économiques à Paris		158
III. Lettre datée du 9 septembre 2003, adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale		161

I. Introduction

1. Depuis la création de l'Organisation des Nations Unies en 1945, les organisations, institutions spécialisées et programmes du système des Nations Unies ont adopté un arsenal impressionnant de textes portant sur toutes les questions intéressant le droit de la mer, parmi lesquelles la navigation, la pêche dans les eaux internationales, la sécurité des navires, la prévention de la pollution par les navires, la protection sociale des gens de mer, etc. Tous ces textes sont inspirés par les principes fondamentaux de liberté de navigation et de responsabilité de l'État pour tout ce qui concerne les navires qui ont sa nationalité (autrement dit, c'est l'État du pavillon qui est responsable au premier chef de la conformité de ses navires aux prescriptions pertinentes des instruments internationaux).

2. Malheureusement une série d'accidents spectaculaires survenus à des pétroliers (notamment à l'*Erika* en décembre 1999 et au *Prestige* en novembre 2002), qui est venue s'ajouter aux problèmes posés par la pêche illégale, clandestine ou non réglementée que pratiquent certains navires et aux conditions de travail insatisfaisantes réservées aux gens de mer par certains armements, a largement accrédité l'idée que certains États du pavillon ne s'acquittent pas des obligations internationales que leur imposent la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et divers autres instruments internationaux. La large publicité donnée aux accidents impliquant des pétroliers ne devrait cependant pas faire oublier que, chaque année, des armateurs sans scrupules rejettent illégalement, par des opérations de routine, plus d'hydrocarbures dans le milieu marin que toutes les marées noires combinées¹.

3. À cause de la persistance de ces problèmes, la communauté internationale a réalisé ces dernières années qu'il était à la fois urgent et crucial – pour la sécurité maritime, la protection du milieu marin, la protection sociale des gens de mer et la gestion durable des ressources maritimes – d'améliorer la façon dont les États respectent et font respecter les obligations qui leur incombent en vertu du droit international.

4. Toutes ces questions ont fait l'objet d'une lettre datée du 22 novembre 2002 adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par Greenpeace International, la Fédération internationale des travailleurs des transports et le Fonds mondial de la nature (WWF) (voir l'annexe I). Les signataires y priaient le Secrétaire général de prendre l'initiative de constituer un groupe spécial interinstitutions pour étudier ce qu'ils considéraient comme la principale cause du problème, à savoir l'immatriculation des navires, l'absence de « lien substantiel » entre les navires et leur État de pavillon et les carences constatées chez certains États du pavillon dans l'application et le contrôle de l'application des instruments internationaux. Après avoir consulté les organisations internationales concernées, le Secrétaire général a décidé de constituer un groupe consultatif dont les membres seraient chargés de se communiquer mutuellement des informations sur les recherches déjà effectuées et d'échanger leurs vues sur les mesures déjà en place.

5. Le Secrétaire général a donc demandé à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques de l'Organisation de constituer le « Groupe consultatif sur l'application par l'État du pavillon ». Le mandat du Groupe a été rédigé en consultation avec les organisations, conférences et programmes qui avaient été invités à en faire partie, à savoir l'Organisation

maritime internationale (OMI), l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Organisation internationale du Travail (OIT), la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

6. Le Groupe consultatif était chargé de procéder à une étude approfondie de toutes les dimensions – politiques, économiques et sociales – des problèmes qui se posaient lorsqu'un État négligeait, en violation des règles et normes internationales, de contrôler les navires battant son pavillon. Cette étude devait s'appuyer sur les compétences et l'expérience des institutions et organisations internationales s'occupant de transports maritimes, de commerce international, d'environnement et de sécurité de la navigation. Il était prévu qu'elle déboucherait sur des conclusions concrètes qui ne devaient cependant empiéter en aucune façon sur les mandats respectifs des membres du Groupe.

7. Le Groupe devait porter son attention en priorité sur les sujets suivants :

- a) Le navire, son propriétaire, son exploitant, son équipage;
- b) L'État du pavillon, notamment les conditions à remplir pour l'inscription des navires à son registre maritime et le degré de contrôle exercé par la suite sur ces navires;
- c) Le contrôle exercé par l'État du port;
- d) Les États côtiers et les questions de compétence en matière de protection du milieu marin;
- e) Le rôle des organisations internationales.

8. Le Groupe consultatif s'est réuni au siège de l'OCDE à Paris le 7 mai 2003 (voir annexe II). Ses délibérations ont porté essentiellement sur les domaines de compétence respectifs des organismes représentés, considérés du point de vue de l'application des instruments internationaux par l'État du pavillon. Il a été convenu que les participants échangeraient des rapports sur les initiatives et les mesures qu'ils avaient déjà prises ou qu'ils prévoyaient de prendre; un rapport préliminaire devait ensuite leur être distribué par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, avant qu'un rapport final ne soit soumis au Secrétaire général.

9. À sa quatrième réunion en juin 2003, le Processus consultatif officieux des Nations Unies ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer a commencé à examiner de près les problèmes associés à l'application des instruments internationaux par les États du pavillon. Afin de procéder à un examen plus approfondi de la question, les participants à cette réunion ont demandé que le rapport du Groupe consultatif leur soit présenté à leur cinquième réunion.

10. Dans sa résolution 58/240 sur les océans et le droit de la mer, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'établir, en coopération et en consultation avec les organismes, organisations et programmes intéressés des Nations Unies, et de diffuser aux États un exposé détaillé des devoirs et obligations de l'État du pavillon prévus par les instruments internationaux pertinents, y compris les conséquences éventuelles en cas de non-respect. Le présent rapport répond à cette double demande du fait que les contributions des membres du Groupe considérés dans leur ensemble constituent un exposé détaillé des devoirs et obligations des États du pavillon.

II. Rapports des membres du Groupe consultatif

A. Organisation maritime internationale

L'Organisation maritime internationale et le renforcement de la juridiction de l'État du pavillon sur l'application par les navires des mesures de sécurité et de maîtrise de la pollution

(Texte établi par le secrétariat de l'OMI)

11. La marée noire provoquée par le naufrage du *Prestige* dans les eaux européennes a remis la question du transport des hydrocarbures sur le devant de la scène politique et incité les États membres de l'OMI à prendre d'importantes mesures de sécurité et de protection de l'environnement qui visent à réduire tant les risques d'accident que l'impact écologique des ces accidents sur les océans, les communautés locales, le tourisme et la pêche. Le bilan en matière de sécurité des transporteurs maritimes de pétrole s'est notablement amélioré au cours des 10 dernières années, grâce aux instruments et traités adoptés par l'OMI et au fait que les grands acteurs du secteur ont pris acte des responsabilités qui leur incombent à cet égard. Cela n'empêche pas qu'il suffise d'une seule et unique marée noire pour provoquer des dégâts considérables. Les États membres de l'OMI ont donc adopté une position très ferme qui tend à réduire encore les risques et à engager clairement la responsabilité des États du pavillon. Pour réaliser ces objectifs, ils ont élaboré un ambitieux programme de travail.

12. À la réunion du 7 mai 2003 du Groupe consultatif, il a été convenu que chacun des organismes participants adresserait à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer un exposé sur l'action qu'il mène par rapport à la question de l'application, par les États du pavillon, de l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et à l'exécution des obligations que cet article leur impose. Sur cette question, l'OMI joue un rôle qui doit être considéré comme prééminent puisqu'elle est le seul organisme qui ait expressément pour mandat d'adopter les règles de sécurité et de maîtrise de la pollution applicables à bord des navires. La plupart des règles techniques adoptées par l'OMI sont en effet d'application obligatoire. Pour cette raison, leur formulation s'efforce de transposer directement les grands principes de sécurité et de maîtrise de la pollution marine énoncés dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

13. On trouvera dans la présente communication un examen des principales dispositions du mandat de l'OMI considéré sous l'angle de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et, comme il en a été convenu à la réunion de Paris, un exposé des principales activités que mène l'organisation pour assurer une application plus effective des instruments internationaux par les États du pavillon. Cette communication évoque également la coopération entre l'OMI et les autres organismes du système des Nations Unies.

1. Application, par le biais des règles de l'OMI, des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui énoncent les obligations de l'État du pavillon

14. Depuis 1959, l'OMI – qui est la seule institution spécialisée des Nations Unies exclusivement consacrée aux affaires maritimes – a élaboré une imposante série de conventions multilatérales qui prévoient, principalement à la charge de l'État du pavillon, toutes sortes de mesures techniques visant à améliorer la sécurité des navires et à mieux prévenir la pollution du milieu marin par les navires. Il convient de noter à cet égard que les conventions de l'OMI prévoient aussi des mesures de contrôle par l'État du port qui sont destinées à prévenir et à corriger d'éventuelles défaillances de l'État du pavillon dans l'exercice de sa juridiction.

15. Les conventions les plus importantes de l'OMI sont appliquées par des États qui représentent collectivement entre 95 et 99 % du tonnage de la flotte marchande mondiale.

16. Dès 1973, le secrétariat de l'OMI [qui s'appelait alors Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI)] a contribué activement aux travaux de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Il entendait s'assurer ainsi que le texte des conventions de l'OMI serait en harmonie avec les principes fondamentaux qui guidaient la rédaction de la future Convention. Bien que l'OMI ne soit désignée par son nom que dans un seul des articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (l'article 2 de l'annexe VIII), plusieurs autres articles mentionnent « l'organisation internationale compétente » chargée d'adopter les règles et normes internationales applicables en matière de sécurité en mer, sécurité de la navigation et prévention et maîtrise de la pollution du milieu marin tant par les navires que par immersion.

17. Les articles et dispositions de la Convention les plus pertinents à ce point de vue sont les suivants :

- L'article 21 2), qui renvoie aux « règles ou normes internationales généralement acceptées » s'appliquant « à la conception, à la construction ou à l'armement des navires étrangers » dans le contexte des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans la mer territoriale; l'article 211 6) c), qui se réfère aux « règles et normes internationales généralement acceptées » dans le contexte de la pollution par les navires; les paragraphes 1) et 2) de l'article 217, qui mentionnent les « règles et normes internationales applicables » dans le contexte des pouvoirs de l'État du pavillon; et les paragraphes 3), 4) et 5) de l'article 94, qui prescrivent aux États du pavillon « de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées » régissant, entre autres, la construction, l'équipement et la navigabilité des navires ainsi que la composition et la formation des équipages, « en tenant compte des instruments internationaux applicables »;
- Les articles 21 4), 39 2) et, par extension, l'article 54, qui renvoient aux « règlements internationaux généralement acceptés » dans le contexte de la prévention des abordages en mer;
- Les articles 22 3) a), 41 4) et 53 9), qui renvoient aux « recommandations [ou propositions] de l'organisation internationale compétente » (l'OMI) quand il s'agit de désigner des voies de circulation ou de prescrire ou remplacer des dispositifs de séparation du trafic maritime;

- L'article 23, qui renvoie aux documents et mesures spéciales de précaution prévus par les accords internationaux dans le cas des navires étrangers à propulsion nucléaire et des navires transportant des substances radioactives ou d'autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives;
- L'article 60 et, par extension, l'article 80, qui renvoient : aux « normes internationales généralement acceptées établies ... par l'organisation internationale compétente » (l'OMI) pour l'enlèvement, afin d'assurer la sécurité de la navigation, des installations ou ouvrages abandonnés ou désaffectés (par. 3); aux « normes internationales applicables » à la détermination de la largeur des zones de sécurité; aux « normes ou recommandations généralement acceptées ou recommandées par l'organisation internationale compétente » (l'OMI) lorsque cette largeur dépasse 500 mètres (par. 5); et les « normes internationales généralement acceptées » pour la navigation dans les parages des îles artificielles, installations, ouvrages et zones de sécurité (par. 6);
- L'article 94 3), 4) et 5), qui énonce les obligations de l'État du pavillon, l'article 39 2), qui énonce les obligations des navires pendant le passage en transit et, par extension, l'article 54, qui renvoie aux « règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés » en matière de sécurité de la navigation et de prévention, réduction et maîtrise de la pollution par les navires;
- L'article 210 4) et 6), qui se réfère aux efforts déployés par les États pour « adopter au plan mondial ... des règles et de normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser » la pollution du milieu marin par immersion; et l'article 216 1), qui renvoie à la mise en application des « règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique »;
- L'article 211, qui se réfère aux « règles et normes internationales » adoptées par « les États agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente » (par. 1) et aux « règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente » (par. 2 et 5) pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires; quant aux articles 217 1) et 2), 218 1) et 3) et 220 1), 2) et 3) qui traitent de la mise en application de la réglementation relative à la pollution, ils renvoient aux « règles et normes internationales applicables ». Les articles 217 3) et 226 1) renvoient aux certificats (registres et autres documents) prescrits par les règles et normes internationales dans le contexte de la maîtrise de la pollution;
- L'article 211 6) a) relatif à la pollution par les navires, qui fait référence « aux règles et normes ou pratiques de navigation internationale que l'organisation [internationale compétente, à savoir l'OMI] a rendues applicables aux zones spéciales »;
- L'article 211 7), qui dispose que ces « règles et normes internationales » doivent prévoir, entre autres, l'obligation de notifier sans délai les accidents de mer, notamment ceux qui entraînent ou risquent d'entraîner des rejets aux États côtiers dont le littoral ou les intérêts connexes risquent d'être affectés;

- Les articles 219 et 226 1) c), qui renvoient aux résumés, normes et règles internationaux applicables en matière de navigabilité des navires, et l'article 94 5), qui renvoie aux « règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées » dans le même domaine.

18. Les principales obligations imposées à l'État du pavillon sont énoncées à l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui prescrit aux États du pavillon de prendre, pour assurer la sécurité en mer, des mesures conformes « aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées » [art. 94 3) 4) et 5]. Plusieurs conventions de l'OMI relatives à la sécurité comprennent en outre des dispositions qui ont pour objet de prévenir et de maîtriser les risques de pollution causés par des accidents de mer impliquant des navires. Ces dispositions associent, en fait, deux types de gestion des risques, à savoir la gestion des risques pour la sécurité et la gestion des risques pour l'environnement. D'autres instruments de l'OMI réglementent exclusivement l'adoption de mesures de lutte contre la pollution, sans établir de distinction selon que l'introduction des matières polluantes dans le milieu marin est imputable à un accident ou à des rejets volontaires effectués par des navires dans le cadre de leur exploitation. Ces instruments se sont révélés un moyen efficace de mettre en application l'article 217 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui énonce les principales obligations auxquelles est soumis l'État du pavillon pour s'assurer que ses navires se conforment aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

19. Parmi les conventions de l'OMI dont les dispositions visent à assurer le respect effectif des obligations relatives à la sécurité des navires et à la lutte contre la pollution par les navires énoncées dans la Convention sur le droit de la mer, les plus importantes et le plus largement souscrites sont les suivantes :

- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) et Protocoles de 1978 et 1988 y relatifs;
- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LOAD LINES 1966) et Protocole de 1988 y relatif;
- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (TONNAGE 1969);
- Convention de 1972 sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG 1972);
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978);
- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR 1979);
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78);
- Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissures sur les navires (AFS 2001) (cette convention n'est pas encore entrée en vigueur).

20. Ces instruments de droit conventionnel sont complétés par une série d'importantes résolutions de l'Assemblée de l'OMI. La résolution A.847 (20), intitulée « Directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI », aide ces États à adopter et mettre en œuvre des mesures qui leur facilitent l'application effective ainsi que le contrôle de l'application des conventions SOLAS 1974, MARPOL 73/78, LOAD LINES 1966 et STCW 1978. La résolution A.912 (22) de l'Assemblée, qui annule et remplace la résolution A.881 (21), vise à faciliter l'autoévaluation de la performance de l'État du pavillon; et la résolution A.914 (22) énonce des mesures visant à renforcer plus encore l'application des instruments par l'État du pavillon. L'incorporation dans la Convention SOLAS du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), qui impose aux sociétés exploitant des navires de se doter d'un système de gestion de la sécurité sous le contrôle de l'administration de l'État du pavillon, a permis de renforcer le contrôle de l'application des dispositions de l'OMI relatives à la sécurité et à la lutte contre la pollution.

**Action menée en vue de renforcer la juridiction
de l'État du pavillon sur l'application des Conventions
de l'OMI**

21. L'application des règles de l'OMI sur toutes les mers du globe a permis de faire baisser considérablement les taux de perte de la marine marchande au cours des dernières décennies, et ce dans toutes les catégories. Calculé en moyenne annuelle de pertes par million d'heures de vol ou de navigation en risque, le taux de pertes de l'aviation civile est le triple de celui de la marine marchande, et depuis 1988 le taux de perte de navires marchands par 1 000 unités en risque est régulièrement inférieur à celui de l'aviation civile.

22. La réaction de l'OMI aux grands accidents de mer a été rapide et énergique, et sa politique d'anticipation lui a permis de créer une réglementation qui va des mesures de prévention des pertes et des accidents et de réduction des atteintes à l'environnement jusqu'aux mesures visant à renforcer l'efficacité des interventions en cas d'accident, en passant par la création d'un dispositif d'indemnisation permettant d'indemniser correctement les victimes innocentes de faits de pollution et autres incidents.

23. Le Sous-Comité de l'OMI sur l'application des instruments internationaux par l'État du pavillon a été créé en 1992, lorsque le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la protection du milieu marin ont conclu, à la suite des accidents survenus à l'*Herald of Free Enterprise*, au *Scandinavian Star*, au *Doña Paz* et à l'*Exxon Valdez*, qu'il fallait immédiatement imposer une application plus stricte et plus uniforme de la réglementation en vigueur si l'on voulait améliorer la sécurité en mer et mieux prévenir la pollution du milieu marin. Des incidents comme ceux de l'*Erika* et du *Prestige* n'ont fait que confirmer l'importance des activités du Sous-Comité. Ce dernier a pour principal objectif de recenser les mesures susceptibles de garantir une application effective, systématique et mondiale des règles de l'OMI, tout en tenant compte des difficultés particulières auxquelles se heurtent les pays en développement. Il est admis, en effet, d'une part que l'efficacité des instruments de l'OMI dans le domaine de la sécurité et de la prévention de la pollution dépend très largement de la façon dont les États parties appliquent et font respecter leurs dispositions, et d'autre part que de nombreux États parties ont de la difficulté à se conformer pleinement à ces dispositions.

24. Pour atteindre ce principal objectif, le Sous-Comité a reçu mandat de :

- Recenser les obligations de l'État du pavillon telles qu'elles ressortent des instruments conventionnels de l'OMI;
- Évaluer le degré actuel d'application de ces instruments par les États du pavillon;
- Recenser les domaines dans lesquels les États du pavillon éprouvent de la difficulté à appliquer les instruments de l'OMI;
- Recenser les problèmes auxquels sont confrontés les États parties aux instruments de l'OMI en leur qualité d'États du port, d'États côtiers et de pays assurant la formation d'officiers et de marins et la délivrance de brevets;
- Recommander des mesures – à mettre en œuvre par les États ou par l'OMI – susceptibles d'aider les États parties à appliquer et à faire respecter les instruments conventionnels de l'OMI; et suivre l'exécution de ces mesures.

25. Depuis sa création, le Sous-Comité s'est attaché à exécuter ce mandat, et il a formulé d'importantes directives et recommandations dont certaines ont été adoptées en tant que résolutions par l'Assemblée de l'OMI, le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la protection de l'environnement, tandis que d'autres ont été publiées sous forme de circulaires. Parmi les résolutions que l'Assemblée a adoptées sur la base des travaux du Sous-Comité de l'application par l'État du pavillon, on citera :

- A.739(18) Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration;
- A.740(18) Directives intérimaires visant à aider les États du pavillon;
- A.741(18) Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code international de gestion de la sécurité (Code ISM)];
- A.742(18) Procédures de contrôle des normes d'exploitation visant à garantir la

sécurité des navires et à prévenir la pollution;

- A.787(19) Procédures de contrôle par l'État du port;
- A.788(19) Directives sur l'application du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) par les administrations;
- A.789(19) Spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats;
- A.847(20) Directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI;
- A.848(20) Application du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM);
- A.849(20) Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer;

- A.881(21) Autoévaluation de la performance de l'État du pavillon;
- A.882(21) Amendements aux Procédures de contrôle des navires par l'État du port [résolution A.787 (19)];
- A.884(21) Amendements au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer [résolution A.849(20)];
- 912(22) Auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon;
- 914(22) Mesures visant à renforcer plus encore l'application des instruments par l'État du pavillon.

26. Sur la base des travaux du Sous-Comité de l'application par l'État du pavillon, le Comité de la sécurité maritime a adopté les résolutions ci-après :

- MSC.83(70) Amendements aux Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats [résolution A.746(18)], relatifs aux essais et à l'entretien des radiobalises de localisation d'urgence 406 MHz et à l'inspection des dispositifs de remorquage d'urgence;
- MSC.84(70) Amendements aux Directives relatives aux visites prescrites par le Protocole SOLAS de 1978, le Code international pour les produits chimiques en vrac (International Bulk Chemical Code) et le Code international du transport maritime de gaz (International Gas Carrier Code) [résolution A.560(14)], relatifs à l'inspection des dispositifs de remorquage d'urgence.

27. Les travaux du Sous-Comité de l'application par l'État du pavillon sont à l'origine des circulaires ci-après du Comité de la sécurité maritime et du Comité de la protection du milieu marin :

- MSC/Circ.620 Propositions d'amendements à la résolution A.466(XII) – Procédures de contrôle des navires;
- MSC/Circ.630 Procédures de contrôle des navires – Renseignements sur les services d'inspection existants;
- MSC/Circ.710–MEPC/Circ.307 Accord-type pour l'habilitation des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration;
- MSC/Circ.753 Rapport sur les navires de pêche et statistiques relatives aux pêcheurs;
- MSC/Circ.772–MEPC/Circ.319 Directives pour l'élaboration et l'approbation des prescriptions en matière de notification à inclure dans les instruments non obligatoires et les rapports; ;
- MSC/Circ.788 Habilitation des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration;
- MEPC/Circ.325–MSC/Circ.802 Communication d'informations préliminaires sur les accidents graves et très graves par les centres de

- coordination des sauvetages visés dans la circulaire MEPC/Circ.332;
- MSC/Circ.953–
MEPC/Circ.372 Rappports sur les accidents et incidents de mer – texte révisé des procédures de notification harmonisées – rapports requis en vertu de la règle I/21 de la Convention SOLAS et des articles 8 et 12 de MARPOL 73/78;
 - MSC/Circ.889–
MEPC/Circ.353 Auto-évaluation du degré d'application des instruments par l'État du pavillon;
 - MSC/Circ.890–
MEPC/Circ.354 Directives intérimaires applicables aux contrôles effectués par l'État du port en relation avec le Code ISM;
 - MSC/Circ.1052–
MEPC.6/Circ.8 Points de contact nationaux aux fins de la sécurité et de la prévention de la pollution;
 - MSC/Circ.954–
MEPC/Circ.373 Auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon : critères et indicateurs de performance;
 - MSC/Circ.955 Entretien des engins de sauvetage et du matériel de radiocommunication dans le cadre du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC);
 - MSC/Circ.956 Directives sur les inspections inopinées des navires rouliers à passagers par l'État du pavillon;
 - MSC/Circ.1010–
MEPC/Circ.382 Communication de renseignements sur l'habilitation des organismes reconnus;
 - MSC/Circ.1011–
MEPC/Circ.383 Mesures visant à améliorer les procédures de contrôle des navires par l'État du port en vue de créer un mécanisme permettant d'établir en temps opportun un dialogue constructif entre l'État du pavillon et l'État du port au sujet des interventions effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port, en améliorant les voies de communication entre l'État du port et l'État du pavillon;
 - MSC/Circ.1058–
MEPC/Circ.400 Directives intérimaires destinées à aider les États du pavillon et les autres États ayant d'importants intérêts en jeu à établir et maintenir un mécanisme efficace de consultation et de cooptation pour les enquêtes sur les accidents de mer.

28. Le Sous-Comité de l'application par l'État du pavillon a publié les circulaires ci-après (en anglais seulement) :

- FSI/Circ.1 on Baseline assessment questionnaire (Questionnaire de l'évaluation initiale)
- FSI/Circ.2 on Questionnaire on current practices for the training and qualifications of port State control officers (Questionnaire sur les pratiques actuelles en matière de formation et d'habilitation des agents de contrôle de l'État du port)

- FSI/Circ.10 on List of non-governmental organizations authorized to carry out surveys and issue certificates on behalf of Administrations (Liste des organisations non gouvernementales habilitées à procéder à des inspections et délivrer des certificats pour le compte des administrations)
- FSI.2 circular series on Port State control detentions and flag State comments (série de circulaires sur les retenues de navires faisant suite à un contrôle effectué par l'État du port et observations de l'État du pavillon)
- FSI.3 and 4 circular series on casualties to merchant ships and fishing vessels (circulaire des séries 3 et 4 : accidents survenus à des navires marchands et à des bateaux de pêche)

2. Initiative majeure visant à créer le plan modèle d'audit pour l'OMI

29. À sa quatre-vingt-huitième session, le Conseil de l'OMI a examiné une proposition visant à mettre au point un plan modèle d'audit pour l'OMI qui sera appliqué volontairement et a approuvé en principe le concept de ce plan. Il a par ailleurs prié le Secrétaire général d'étudier le Plan modèle d'audit de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de conseiller le Comité de la sécurité maritime, le Comité de la protection du milieu marin et la Commission de la coopération technique sur tous les aspects du Plan d'audit de l'OACI qui pourraient être pris en considération pour mettre au point celui de l'OMI. Ce dernier viserait à améliorer la façon dont les États membres mettent en œuvre les conventions pertinentes de l'OMI relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution du milieu marin.

30. Le Programme universel d'audit de la surveillance de la sécurité de l'OACI a été choisi comme exemple parce qu'il constitue un processus structuré et bien défini pour l'audit d'États souverains qui ont collectivement établi le mandat et les objectifs du programme. Le Programme d'audit de l'OACI comporte un certain nombre de procédures et de prescriptions détaillées dont il sera tenu compte lors de la mise au point du plan modèle d'audit pour l'OMI.

31. En novembre 2002, le Conseil de l'OMI a examiné les rapports que le Secrétaire général avait été prié d'établir et dans lesquels figuraient l'étude du Programme universel d'audit de la surveillance de la sécurité de l'OACI et des suggestions ainsi que des recommandations formulées à ce sujet. Au cours de ses travaux sur cette question, le Conseil a également examiné les résultats des débats de la quarante-huitième session du Comité de la protection du milieu marin, qui avait approuvé la création d'un groupe de travail conjoint Comité de la sécurité maritime/Comité de la protection du milieu marin/Commission de la coopération technique sur le plan modèle d'audit volontaire pour l'OMI – lequel se réunirait au cours de la soixante-dix-septième session du Comité de la sécurité maritime – et avait identifié des documents pertinents portant sur des questions d'une importance fondamentale pour l'environnement dont le groupe de travail devait tenir compte. Le groupe de travail conjoint sur le plan modèle d'audit s'est réuni au cours de la soixante-dix-septième session du Comité de la sécurité maritime sur la base du mandat approuvé par le Conseil.

32. Le Comité a entériné l'opinion exprimée par le groupe de travail selon laquelle la promulgation d'une législation appropriée, son application et la répression étaient

les trois éléments fondamentaux pour évaluer le respect par un État membre de ses obligations contractuelles, ainsi que l'objectif général du plan d'audit et ses 10 objectifs complémentaires. Ceux-ci sont notamment le respect du Code de mise en œuvre des instruments de l'OMI [ayant force obligatoire]; l'adoption et l'administration des dispositions législatives et réglementaires, et la garantie du respect de leur application; la délégation de pouvoir; le contrôle et la surveillance de l'exécution des responsabilités statutaires; l'acquittement d'autres obligations et responsabilités par un État membre; le renforcement des capacités et l'assistance technique; et la remontée appropriée de l'information à l'État membre ayant fait l'objet de l'audit, à l'ensemble des membres de l'organisation et à l'organisation elle-même.

33. Par la suite, le Conseil de l'OMI a approuvé les principes du plan d'audit volontaire pour les États membres de l'OMI et a décidé que ce plan devrait être mis au point de manière à ne pas exclure la possibilité de lui donner à l'avenir un caractère contraignant. La décision a été entérinée par l'Assemblée de l'OMI dans sa résolution A.946(23).

3. Indemnisation des gens de mer

34. À l'issue des travaux du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, l'Assemblée de l'OMI a adopté deux importantes résolutions/directives en novembre 2001.

35. Dans la résolution A.930(22) intitulée « Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer », l'Assemblée de l'OMI et le Conseil d'administration du Bureau international du Travail estiment que l'abandon des gens de mer est un problème grave qui a une dimension humaine et sociale et que, compte tenu du caractère international de l'industrie des transports maritimes, les gens de mer ont besoin d'une protection spéciale. À cet égard, ils notent que l'adoption des Directives constitue une mesure provisoire appropriée qui permettra d'assurer la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer. Ils recommandent des mesures que doivent prendre les propriétaires de navires en vue d'assurer la mise en place d'un système de garantie financière appropriée qui protège les gens de mer en cas d'abandon. La résolution contient des directives connexes qui fixent les principales caractéristiques et le champ d'application des systèmes de garantie financière ainsi que les recommandations concernant la certification des systèmes de garantie.

36. Dans la résolution A.931(22) intitulée « Directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer », l'Assemblée de l'OMI et le Conseil d'administration du Bureau international du Travail reconnaissent qu'il est nécessaire de recommander des normes internationales minimales concernant les responsabilités des propriétaires de navires en la matière. Ils se déclarent préoccupés par le fait que, si les propriétaires de navires ne disposent pas d'une couverture d'assurance efficace ou autre forme de garantie financière, les gens de mer risquent de ne pas obtenir une indemnisation intégrale et rapide. Ils estiment qu'il incombe aux propriétaires de navires, dans le cadre de leurs responsabilités concernant l'établissement de conditions de travail sûres et décentes, de mettre en place des mécanismes efficaces pour le paiement d'une indemnisation en cas de décès ou de

lésions corporelles. La résolution contient les directives connexes dans lesquelles sont recommandées les mesures à mettre en œuvre, y compris les mesures de certification ainsi qu'un modèle de reçu et de formulaire de décharge pour les demandes d'indemnisation.

37. La mise en œuvre de ces résolutions fait actuellement l'objet d'une évaluation par le Groupe de travail mixte, qui se réunit chaque année et formule des recommandations à l'intention des organes directeurs de l'OIT et de l'OMI.

4. Conclusions

38. En devenant partie aux traités de l'OMI, l'État du pavillon assume la responsabilité, au premier chef, de l'application efficace des normes internationales de sécurité et de protection de l'environnement en matière de transport maritime. C'est également au moyen des traités de l'OMI que les mesures de contrôle exercées par l'État du port peuvent être appliquées au niveau mondial pour remédier au non-respect des normes. Cette activité de répression est actuellement en dehors du champ d'application du mandat de l'OMI, qui ne dispose pas non plus des ressources nécessaires à cet effet.

39. De ce fait, une plus grande participation de l'OMI aux efforts visant à renforcer la juridiction des États du pavillon dépend forcément de la possibilité que lui soit donné le pouvoir de vérifier que ces États appliquent véritablement les conventions et autres instruments comme il se doit et dans leur intégralité. La prétendue « Liste blanche » des Parties à la Convention STCW qui étaient considérées comme ayant donné pleinement et entièrement effet au texte révisé de la Convention constitue un exemple. Les autres conventions devraient comporter une « clause de performance » similaire. Elles doivent comprendre une disposition qui prévoit des sanctions et des pénalités qui pourraient s'appliquer si les dispositions de la Convention ne sont pas respectées. D'où l'importance du plan d'audit permettant à l'OMI de suivre convenablement la façon dont les États du pavillon s'acquittent de leurs responsabilités. Il faudra exiger que tous les rapports d'enquête sur les accidents soient présentés à l'OMI le plus rapidement possible, et non pas simplement au gré de l'État du pavillon concerné.

B. Travaux menés à l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture dans le domaine de l'application par les États du pavillon

(Établi par le secrétariat de la FAO)

40. Les travaux menés à l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) dans le domaine de l'application par les États du pavillon sont axés sur les navires de pêche et leur exploitation. Ces travaux visent avant tout à promouvoir des pratiques de pêche responsables aussi bien dans les eaux sous juridiction nationale qu'en haute mer. Des travaux ont également été menés dans des domaines connexes, notamment les normes de construction et de contrôle des navires de pêche et la sécurité des pêcheurs en mer.

I. Instruments nationaux relatifs à la pêche élaborés sous les auspices de la FAO²

1. Accord de 1993 visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion (Accord FAO de 1993 visant à favoriser le respect des mesures internationales de conservation et de gestion)

41. À sa dix-neuvième session tenue en mars 1991, le Comité des pêches de la FAO a recommandé d'élaborer de nouvelles approches à la gestion des pêches qui porteraient sur différents volets, notamment la conservation, l'environnement et les considérations sociales et économiques. À la suite de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement de 1992 et de la Conférence internationale sur la pêche responsable tenue à Cancún en 1992, la FAO a engagé un processus qui a débouché notamment sur l'adoption du Code de conduite pour une pêche responsable. Dans le cadre de ce processus, la FAO a été priée, à la vingtième session du Comité des pêches de la FAO, de formuler, très rapidement, au titre du Code, des propositions visant à empêcher les changements de pavillon des navires de pêche qui ont des incidences sur les mesures de conservation et de gestion en haute mer. La Conférence de la FAO a, de ce fait, été amenée à adopter, à sa vingt-septième session tenue en novembre 1993, l'Accord visant à favoriser le respect des mesures internationales de conservation et de gestion, qui fait partie intégrante du Code de conduite³.

42. L'objet principal de l'Accord de 1993 est de permettre de faire face au problème du changement de pavillon des navires de pêche en tant que moyen de contourner les mesures de conservation et de gestion convenues. En général, cet accord s'applique aux navires de pêche qui sont utilisés pour la pêche en haute mer⁴ et est entré en vigueur le 24 avril 2003.

43. L'Accord FAO de 1993 énonce les obligations de l'État du pavillon de façon plus détaillée que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982⁵. Alors que cette dernière dispose seulement que les États ont l'obligation de prendre les mesures, applicables à leurs ressortissants, qui peuvent être nécessaires pour assurer la conservation des ressources biologiques de la haute mer, ou de coopérer avec d'autres États à la prise de telles mesures, l'Accord FAO oblige les États à prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les navires de pêche autorisés à battre leur pavillon n'exercent aucune activité susceptible de compromettre l'efficacité des mesures internationales de conservation et de gestion⁶.

44. Pour la première fois, l'Accord de 1993 établit un lien entre le droit de battre le pavillon d'un État et le droit de pêcher en haute mer. Il s'agit d'une avancée importante en matière de contrôle exercé par les États du pavillon dans la mesure où cet accord offre à ces derniers un moyen de contrôler les navires qui battent leur pavillon. Chaque partie doit :

- Prendre des mesures pour s'assurer que ses navires de pêche n'exercent aucune activité susceptible de compromettre l'efficacité des mesures internationales de conservation et de gestion⁷;
- Éviter de permettre à ses navires d'être utilisés pour la pêche en haute mer à moins qu'ils n'aient été autorisés à être ainsi utilisés par les autorités compétentes de l'État du pavillon⁸;

- Être convaincue qu'elle est en mesure d'exercer effectivement ses responsabilités envers un navire de pêche en vertu de l'Accord, avant de permettre à ce navire d'être utilisé pour la pêche en haute mer⁹.

45. Les parties doivent tenir un fichier de leurs navires de pêche autorisés à être utilisés pour la pêche en haute mer¹⁰.

46. Les autorisations de pêche peuvent être soumises à des conditions¹¹ et sont réputées avoir été retirées lorsqu'un navire cesse d'être autorisé à battre pavillon de l'État qui a accordé l'autorisation¹².

47. La liberté de changer de pavillon pour les navires qui se sont rendus coupables de violations est limitée : les parties ne doivent pas autoriser l'utilisation pour la pêche en haute mer d'un navire de pêche qui a antérieurement été immatriculé :

- Dans le territoire d'un autre État partie et a compromis l'efficacité de mesures internationales de conservation et de gestion;
- Dans le territoire d'un État non partie, pour autant qu'on dispose d'informations suffisantes sur les circonstances dans lesquelles l'autorisation de pêche a été suspendue ou retirée.

48. Toutefois, les dispositions ci-dessus ne s'appliquent pas lorsque la propriété du navire de pêche a changé depuis et que le nouveau propriétaire a fourni des preuves suffisantes quant au fait que le propriétaire ou l'exploitant précédent ne possède plus aucun intérêt juridique, financier ou autre dans ce navire et n'exerce plus aucune autorité à son égard. Les parties ne doivent autoriser les navires en question à pêcher qu'après avoir déterminé que ces derniers ne compromettront ni le but ni l'objet de l'Accord¹³.

49. Ces dispositions s'appuient sur des règles de suivi, de contrôle et de surveillance. Les parties doivent faire en sorte que les navires autorisés à battre leur pavillon respectent les normes en matière de marquage des bateaux¹⁴ et fournissent aux parties les informations nécessaires pour leur permettre de remplir les obligations qui leur incombent en vertu de l'Accord¹⁵. Les parties sont tenues de prendre des mesures d'exécution à l'encontre des navires qui contreviennent aux dispositions de l'Accord, y compris des mesures faisant de telles contraventions une infraction au regard de la législation nationale et des sanctions pour garantir le respect des dispositions de l'Accord¹⁶. Ces sanctions devraient priver les contrevenants des bénéfices de leurs activités illégales et pourraient entraîner le refus, la suspension ou le retrait de l'autorisation de pêcher en haute mer¹⁷.

50. Les mesures de contrôle exercées par l'État du pavillon tiennent compte de l'obligation qui incombe aux parties de travailler ensemble en vue de prendre des initiatives préventives, consistant notamment à échanger des informations et à autoriser et suivre la conduite des enquêtes au sujet des navires battant pavillon d'autres parties¹⁸. La FAO joue un rôle important dans la collecte et l'échange d'informations, y compris la mise en place d'une base de données des navires autorisés à pêcher en haute mer afin de faciliter le contrôle des navires et d'aider à suivre le changement de pavillon des navires¹⁹.

51. L'Accord de 1993 encourage également le renforcement de la coopération internationale aux niveaux mondial, régional, sous-régional ou bilatéral et une transparence accrue grâce à l'échange d'informations sur la pêche en haute mer²⁰.

52. Il convient de noter que le critère de « lien substantiel » évoqué à l'article 91 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, dans le contexte de la pêche en haute mer, n'est pas développé. Quant au « lien » dont il est question au paragraphe 3 de l'article III de l'Accord FAO, il s'agit de garantir la capacité de l'État du pavillon d'exercer un contrôle effectif sur ses navires. L'Accord laisse aux parties le soin de déterminer le type de lien devant exister entre le navire et l'État du pavillon, puis de le préciser dans leurs législations respectives.

**Documents, études et rapports sur l'Accord FAO de 1993
visant à favoriser le respect des mesures internationales
de conservation et de gestion**

- « Flag State responsibility and the contribution of recently concluded international instruments in preventing, deterring and eliminating illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing », par Annick Van Houtte (Bureau juridique de la FAO), FAO Informal Consultation on Flag States Operating Open Registries for Fishing Vessels and their Impact on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (consultation officieuse de la FAO sur les États du pavillon opérant des registres ouverts pour les navires de pêche et les incidences sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée), 23-25 septembre 2003, Miami, Floride (États-Unis d'Amérique)
- « Legislating for Sustainable Fisheries – A Guide to Implementing the 1993 FAO Compliance Agreement and 1995 UN Fish Stocks Agreement », par William Edeson (juriste hors classe, FAO), David Freestone (conseiller juridique principal, Banque mondiale) et Elly Gudmundsdottir (conseiller juridique, Banque mondiale), Banque mondiale, 2001
- « The FAO Compliance Agreement », paru dans *Current Fisheries Issues and the Food and Agriculture Organization of the United Nations*, publié sous la direction de Myron H. Nordquist et John Norton Moore, Center for Oceans Law and Policy, 2000
- « Making the New Rules Work: Implementation of the Global Fisheries Instruments », par David Balton (Directeur, Office of Marine Conservation, Département d'État des États-Unis), paru dans *Current Fisheries Issues...* (voir ci-dessus)
- « Implementing the 1982 UN Convention, the FAO Compliance Agreement and the UN Fish Stocks Agreement », par William Edeson (Bureau juridique de la FAO), paru dans *Current Fisheries Issues...* (voir ci-dessus)
- « Implementing the Law of the Sea Convention, the FAO Compliance Agreement and the UN Fish Stocks Agreement: A View from the World Bank », par David Freestone (conseiller juridique principal, Banque mondiale), paru dans *Current Fisheries Issues...* (voir ci-dessus)
- COFI – Rapport de la vingtième session du Comité des pêches, Rome, 15-19 mars 1993, FAO Fisheries Report n° 488
- Rapport de la Consultation technique sur la pêche en haute mer, Rome, 7-15 septembre 1992, FAO Fisheries Report n° 484 (Suppl.)
- Rapport de la 102e session du Conseil de la FAO, Rome, 9-20 novembre 1992, Rapport n° FAO-GIC--CL/102/REP

2. Code de conduite pour une pêche responsable (1995)

53. Le Code de conduite pour une pêche responsable a été adopté par la Conférence de la FAO, le 31 octobre 1995²¹. Il offre un cadre pour les efforts nationaux et internationaux visant à encourager une exploitation responsable des ressources biologiques aquatiques en harmonie avec l'environnement²².

54. Il s'agit d'un code de portée mondiale qui couvre toutes les activités de pêche tant à l'intérieur qu'en dehors des zones relevant de la juridiction nationale. Son champ d'application est donc plus large que celui de l'Accord FAO visant à favoriser le respect des mesures internationales de conservation et de gestion et celui de l'Accord des Nations Unies relatif à la conservation et à la gestion des stocks de poissons. Il touche une gamme étendue de sujets ayant une incidence sur les efforts visant à assurer une meilleure conservation et une meilleure gestion des pêches, notamment la surcapacité patente de la flotte de pêche mondiale, le contrôle inefficace des navires par les États du pavillon, la fourniture insuffisante de données sur la pêche, aussi bien aux États du pavillon qu'aux États côtiers, et les restrictions commerciales destinées à assurer la protection de l'environnement.

55. Bien qu'il ne soit pas contraignant, le Code de conduite s'applique à tous les États et entités et à tous les pêcheurs. Depuis son adoption en 1995, il a incité les pays à modifier leur législation de la pêche afin d'en faciliter la mise en œuvre²³.

56. Le Code vise à établir des principes et des critères pour la mise en place de dispositions légales nationales et internationales et des normes de conduite pour tous les acteurs du secteur de la pêche. La FAO a formulé et formulera, selon les besoins, des directives techniques pour en faciliter l'application.

57. Le Code impose aux États du pavillon des rôles similaires à ceux qu'ils doivent jouer en vertu d'autres instruments internationaux. Malgré la très grande importance accordée initialement au problème du changement de pavillon lorsque l'appel a été lancé pour son établissement, le Code ne traite pas uniquement et directement de cette question. Il traite toutefois de la question des obligations de l'État du pavillon et, dans ses « Principes généraux », prie instamment les États d'exercer un contrôle effectif sur les navires qu'ils autorisent à battre leur pavillon, de manière à garantir la bonne application du Code. Les États du pavillon devraient veiller à ce qu'aucun navire de pêche habilité à battre leur pavillon n'opère en haute mer ou dans les eaux placées sous la juridiction d'autres États, à moins qu'un certificat d'immatriculation lui ait été délivré et qu'il ait été autorisé à pêcher²⁴.

58. Le Code prévoit un ensemble de règles de suivi, de contrôle et de surveillance des navires : les États du pavillon doivent tenir un registre de ces navires de pêche, et y consigner des renseignements détaillés sur les navires, leurs propriétaires et les autorisations de pêcher²⁵. Les navires et les engins de pêche devraient être marqués conformément à des systèmes de marquage internationalement identifiables²⁶ et conformément à la législation nationale.

59. Le Code encourage les États à accepter l'Accord visant à favoriser l'application des mesures internationales de conservation et de gestion et à adopter des lois et règlements nécessaires à sa mise en œuvre²⁷.

60. Les États du pavillon peuvent veiller à l'application des règles par les navires habilités à battre leur pavillon en prenant des mesures législatives nationales et en imposant des sanctions de nature à priver les auteurs des infractions des profits

découlant de leurs activités illégales, y compris, dans les cas graves, le refus, le retrait ou la suspension de l'autorisation de pêcher²⁸.

61. Les États du pavillon sont aussi priés instamment d'assurer la protection de leurs navires et de leurs équipages grâce à l'application des normes de sécurité acceptées sur le plan international et l'adoption de prescriptions appropriées de sécurité pour les bateaux qui ne sont pas couverts par ces normes²⁹. Ils sont encouragés à faciliter l'accès des propriétaires et des affrêteurs des bateaux de pêche aux services d'assurance pour protéger les équipages et leurs intérêts, indemniser les tierces parties et protéger leurs propres intérêts³⁰. Les États du pavillon devraient veiller à ce que les membres des équipages aient droit au rapatriement des marins³¹.

62. Une référence indirecte au problème du changement de pavillon figure à l'article 7.8.1 qui dispose que « sans préjudice des accords internationaux pertinents, les États devraient encourager les banques et les institutions financières à ne pas exiger, comme condition d'un prêt ou d'une hypothèque, que les navires de pêche ou les navires auxiliaires aient un pavillon correspondant à une juridiction autre que celle de l'État des propriétaires bénéficiaires lorsqu'une telle obligation aurait pour effet de rendre plus probable le non-respect des mesures internationales de conservation et d'aménagement ».

Documents, études et rapports relatifs au Code de conduite

- « Closing the gap: the role of “soft” international instruments to control fishing » par William Edeson (Bureau juridique de la FAO), paru dans l'*Australian yearbook of international law*, vol. 20 (1999)
- La Déclaration de Rome sur l'application du Code de conduite pour une pêche responsable, adoptée par la Réunion ministérielle FAO sur les pêches, Rome, 10 et 11 mars 1999
- « Food and Agriculture Organization of the UN (FAO) – Code of Conduct for Responsible Fisheries », par William Edeson (Bureau juridique de la FAO), paru dans l'*International journal of marine and coastal law*, 11: 233-238 (1996)
- COFI – Rapport de la vingt et unième session du Comité des pêches, Rome, 10-13 mars 1995, FAO Fisheries Report n° 524
- Rapport administratif de la Consultation technique sur le Code de conduite pour une pêche responsable, Rome, 26 septembre-5 octobre 1994, FAO Fisheries Report n° 515
- Rapport de la Consultation d'experts sur le Code de conduite pour une pêche responsable – Opérations de pêche, Sidney, Colombie britannique (Canada), 6-11 juin 1994, FAO Fisheries Report n° 506
- COFI – Rapport de la vingtième session du Comité des pêches, Rome, 15-19 mars 1993, FAO Fisheries Report n° 488
- COFI – Rapport de la dix-neuvième session du Comité des pêches, Rome, 8-12 avril 1991, FAO Fisheries Report n° 459

3. Les plans d'action internationaux

63. Quatre plans d'action internationaux ont été élaborés dans le cadre du Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO, comme envisagé à l'article 2 d) de celui-ci (Plan d'action international contre la pêche illicite, art. 4). Les deux concernant les requins et les oiseaux marins ont un champ d'application très spécifique, alors que les autres contiennent des dispositions relatives aux responsabilités de l'État du pavillon. Le Plan d'action international pour la gestion de la capacité de pêche a été adopté par le Comité des pêches à sa vingt-troisième session en février 1999 et entériné par le Conseil de la FAO en juin 1999 tandis que le Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée a été adopté par le Conseil de la FAO en juin 2001. À l'instar du Code de conduite, ces instruments ont un caractère facultatif car ils n'entendent pas créer d'obligations juridiquement contraignantes pour les États.

64. Le Plan d'action international pour la gestion de la capacité de pêche comporte, dans sa section III relative aux considérations internationales, des dispositions concernant les obligations de l'État du pavillon, notamment un appel à « reconnaître la nécessité de résoudre le problème des États qui ne s'acquittent pas de leurs responsabilités en vertu du droit international en tant qu'États du pavillon vis-à-vis de leurs navires de pêche et en particulier des États qui n'exercent pas leur juridiction, ni leur contrôle sur leurs navires susceptibles de contrevenir aux règles pertinentes du droit international et aux mesures internationales de conservation et de gestion ou d'en menacer l'efficacité³² ».

65. Adopté par le Comité des pêches à sa vingt-quatrième session en mars 2001³³, le Plan d'action international contre la pêche illicite est l'instrument international le plus récent établi en réponse à la préoccupation croissante que suscite l'état des stocks de poissons dans le monde. On y évoque l'inefficacité des instruments internationaux existants visant la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, faute de volonté politique, d'un rang de priorité suffisant, de capacités et de ressources pour les ratifier ou y adhérer et pour les appliquer³⁴.

66. Le Plan d'action international contre la pêche illicite est un instrument facultatif élaboré dans le cadre du Code de conduite de la FAO, des directives techniques ayant été établies pour sa mise en œuvre³⁵. Toutefois, certaines de ses dispositions prennent en compte des obligations que de nombreux États ont acceptées comme étant contraignantes au titre d'instruments conclus à l'échelle mondiale ou dans le cadre d'organisations régionales de gestion des pêches. Le Code s'applique à l'interprétation et à la mise en œuvre du Plan d'action et à ses rapports avec d'autres instruments internationaux³⁶. Le Plan d'action répond à des problèmes spécifiques touchant aux pêches et rien dans ce plan ne peut préjuger des positions prises par les États dans d'autres instances.

67. Le Plan d'action international contre la pêche illicite tient lieu de liste de contrôle pour les États du pavillon, offrant les options à adopter face à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans diverses situations. Il est attendu, en retour, que cette liste de contrôle ait une utilité dans le cadre du rapport biennal que les États et les organisations régionales de gestion des pêches doivent soumettre³⁷. Par exemple, les États et les organisations régionales de gestion des pêches pourraient indiquer s'ils ont pu appliquer certains éléments de la liste de contrôle et

comment, et pourquoi ils ont décidé éventuellement que certains éléments ou outils n'étaient pas adaptés.

68. Le Plan d'action international a pour objectif de prévenir, de contrecarrer et d'éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée en proposant à tous les États des mesures systématiques, efficaces et transparentes à mettre en œuvre par le biais, notamment, d'organisations régionales de gestion des pêches appropriées, établies conformément au droit international³⁸.

69. Les mesures visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée sont énoncées au chapitre IV du Plan d'action. Elles comprennent notamment des mesures liées au marché convenues à l'échelle internationale, la recherche et le rôle des organisations régionales de gestion des pêches. Les responsabilités visent tous les États : État du pavillon, État côtier et État du port. Ce n'est pas le fait du hasard que le Plan d'action international prévoit également une liste de contrôle ou « boîte à outils » pour les mesures que les États côtiers et les États du port pourraient prendre, dans leurs juridictions respectives, en vue d'imposer des obligations à l'État du pavillon. Outre les dispositions relatives au contrôle de l'État sur ses ressortissants³⁹, la liste de contrôle ouvre la voie à des contrôles indirects exercés par d'autres États sur l'État du pavillon et pourrait être utile dans l'établissement des rapports⁴⁰.

70. Le Plan d'action international fait une large place aux responsabilités de l'État du pavillon⁴¹. Les mesures qui y sont énoncées sont beaucoup plus détaillées que celles définies dans l'Accord de la FAO de 1993 et dans le Code de conduite et, tout en visant à bien des égards la même matière que les instruments précédents, il définit les responsabilités de l'État du pavillon de manière plus détaillée et comporte de nouvelles mesures, notamment des dispositions concernant les changements successifs de pavillons, le contrôle des navires de pêche par l'État du port et le contrôle de l'État sur ses ressortissants.

71. Les responsabilités de l'État du pavillon sont divisées selon les rubriques suivantes, présentées aux alinéas a) à c) :

- Immatriculation des navires de pêche⁴²;
- Registre des navires de pêche⁴³;
- Autorisation de pêcher⁴⁴.

a) Immatriculation des navires de pêche

72. L'importance de l'immatriculation des navires de pêche tient à ce qu'elle constitue la première étape des mesures visant à prévenir les changements successifs de pavillons par des navires qui, dans le passé, sont contrevenus aux dispositions. Elle permet à l'État du pavillon de suivre les navires, au cas où ils décideraient de s'adonner à cette pratique. L'objectif général de l'immatriculation des navires de pêche est de faire en sorte que les États s'assurent que les navires de pêche autorisés à battre leur pavillon ne s'adonnent à aucune activité de pêche illicite, non déclarée et non réglementée et ne favorisent pas ce type d'activité. L'État du pavillon doit donc s'assurer, avant d'immatriculer un navire de pêche, qu'il peut s'acquitter de ses obligations vis-à-vis des navires autorisés à battre son pavillon⁴⁵.

73. Conformément à l'Accord de la FAO de 1993⁴⁶, les États devraient éviter d'accorder leur pavillon à des navires qui, dans le passé, sont contrevenus aux

dispositions⁴⁷. Le Plan d'action international va toutefois plus loin car il encourage tous les États parties à un contrat d'affrètement, y compris les États du pavillon et d'autres États acceptant des contrats, à faire en sorte que les navires affrétés ne s'adonnent pas à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée⁴⁸.

74. Les transferts de pavillon et les changements successifs de pavillon posent des problèmes graves. Par changements successifs de pavillon, on entend la pratique consistant à changer un navire de pavillon de manière répétée et rapide afin de contourner les mesures ou les dispositions de conservation et de gestion adoptées aux niveaux national, régional ou mondial ou de faciliter le non-respect de telles mesures ou dispositions⁴⁹. Les transferts et changements successifs de pavillon permettent aux armateurs de rechercher un État du pavillon qui est incapable ou peu disposé à s'acquitter de ses obligations à l'égard des navires battant son pavillon, permettant ainsi à ces navires de contrevenir aux mesures de conservation et de gestion⁵⁰.

75. Au titre du Plan d'action international, les États sont encouragés à contrecarrer les changements de pavillon visant à contrevenir aux mesures ou aux dispositions de conservation et de gestion⁵¹. Par ailleurs, les mesures et les normes qu'adoptent les États du pavillon devraient être uniformes afin de ne pas inciter les propriétaires à changer leurs navires de pavillon⁵².

76. Lorsque les fonctions d'immatriculation d'un navire et de délivrance de l'autorisation de pêcher sont distinctes, l'État peut éprouver des difficultés à suivre les activités de ses navires de pêche. Il est certainement plus facile pour un navire de s'adonner à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et plus difficile à l'État de surveiller ces activités si le navire peut être immatriculé sans prouver qu'il détient une autorisation de pêcher.

77. Il est demandé aux États d'envisager d'exercer ces fonctions de manière à ce que chacune tienne dûment compte de l'autre. Les États du pavillon devraient veiller à établir des liens appropriés entre la tenue de leurs registres des navires et celle des activités de leurs navires de pêche. Lorsque ces fonctions ne sont pas assurées par une même entité administrative, les États devraient veiller à ce que les entités chargées de ces fonctions coopèrent et s'informent mutuellement, selon qu'il convient⁵³.

78. Au titre du Plan d'action international, l'État du pavillon est aussi encouragé à envisager de subordonner la décision d'immatriculer un navire de pêche à la possibilité pour lui d'autoriser ce navire à pêcher dans les eaux placées sous sa juridiction, ou en haute mer, ou à la délivrance au navire, par un État côtier, d'une autorisation de pêcher une fois qu'il sera placé sous la juridiction dudit État du pavillon⁵⁴.

b) Registre des navires de pêche

79. Conformément à l'Accord de la FAO de 1993 et au Code de conduite, le Plan d'action international encourage la tenue d'un registre et énonce une série de renseignements essentiels à conserver. Les renseignements types concernés sont les suivants : nom du navire, numéro d'immatriculation, nom précédent et port d'immatriculation, pavillon précédent, indicatif international d'appel radio, nom et adresse du ou des propriétaires, lieu et date de construction, type de navire, nom et adresse du ou des exploitants, type de méthodes de pêche, dimension du navire,

nouveau nom, adresse et nationalité des personnes physiques ou morales au nom duquel le navire est immatriculé, des personnes chargées de gérer l'exploitation du navire et des personnes physiques ou morales ayant la propriété effective du navire⁵⁵.

80. Outre ces renseignements, et en vue de prévenir les changements de pavillon, il est également demandé d'enregistrer l'historique du nom du navire et la liste de ses propriétaires précédents ainsi que l'historique des activités de ce navire contrairement aux mesures ou dispositions et une photographie du navire⁵⁶. Tous ces renseignements aideront l'État du pavillon à surveiller les navires autorisés à battre son pavillon et pourraient rendre plus difficiles les changements de pavillon par les navires qui par le passé sont contrevenus aux dispositions.

c) Autorisation de pêcher

81. En l'application des dispositions de l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons et de l'Accord de la FAO de 1993 et conformément au Code de conduite de la FAO, le Plan d'action international appelle les États à adopter des mesures pour faire en sorte qu'aucun navire ne puisse pêcher à moins d'y avoir été autorisé⁵⁷. Les navires autorisés à pêcher dans des eaux situées hors de la juridiction ou de la souveraineté de l'État du pavillon doivent détenir une autorisation délivrée par l'État du pavillon; lorsqu'un État côtier délivre une autorisation de pêcher à un navire, il doit s'assurer qu'aucune activité de pêche n'a lieu dans ses eaux sans autorisation de pêcher délivrée par l'État du pavillon⁵⁸.

82. Ces dispositions offrent des automatismes régulateurs par lesquels l'État côtier et l'État du pavillon assument ensemble la responsabilité de veiller à ce que les navires relevant de leur juridiction détiennent les autorisations de pêcher appropriées. Il pourrait être demandé aux navires de conserver à bord l'autorisation de pêcher, qui devrait indiquer notamment le nom du navire, les zones de pêche, les espèces et les engins autorisés⁵⁹.

83. Les États côtiers ou les États du pavillon peuvent imposer des conditions à l'autorisation de pêcher, notamment des systèmes de suivi des navires, l'établissement de rapports sur les captures et les transbordements, la présence d'un observateur, la tenue de journaux de pêche et de journaux de bord, le matériel de navigation, le respect des conventions internationales pertinentes et des lois et règlements nationaux ainsi que le marquage et l'identification du navire et des engins de pêche⁶⁰. Cette disposition accroît l'aptitude de l'État du pavillon à surveiller plus étroitement les activités des navires battant son pavillon.

84. Les États du pavillon devraient s'assurer que leurs navires de pêche, de transport et d'appui ne s'adonnent pas à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et ne la favorisent pas. À cet effet, les États du pavillon devraient s'assurer qu'aucun de leurs navires ne réapprovisionne des navires de pêche s'adonnant à de telles activités ou ne transborde des poissons dans ou à partir de tel navire, sauf en cas de mesures appropriées à prendre à des fins humanitaires, comme le sauvetage des membres de l'équipage⁶¹.

85. Les États du pavillon devraient également s'assurer que tous les navires de pêche, de transport et d'appui effectuant des transbordements en mer disposent d'une autorisation préalable à cet effet et rendent compte à l'administration nationale de pêche ou à une autre institution désignée. Les États du pavillon doivent

mettre à la disposition des organismes nationaux, régionaux et internationaux appropriés les données relatives aux captures et aux transbordements, en tenant compte des règles applicables en matière de confidentialité⁶².

Documents, études et rapports sur les plans d'action internationaux

86. La FAO a publié les documents suivants ayant trait aux plans d'action internationaux :

- « The International Plan of Action on Illegal Unreported Unregulated Fishing: the legal context of a Non-Legally Binding Instrument », par William Edeson (Bureau des affaires juridiques, FAO), *International Journal of Marine and Coastal Law*, 16 (4), 2001
- Rapport de la deuxième Consultation technique sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, Rome, 22-23 février 2001. FAO, Rapport sur les pêches, n° 646
- Rapport de la vingt-quatrième session du Comité des pêches, Rome, 26 février-2 mars 2001. FAO, Rapport sur les pêches, n° 655
- Rapport de la cent vingtième session du Conseil de la FAO, Rome, 18-23 juin 2001, n° CL 120/REP
- Rapport de la Consultation technique sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, Rome, 2-6 octobre 2000. FAO, Rapport sur les pêches, n° 634
- Rapport et documents présentés à la Consultation d'experts sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, organisée par le Gouvernement australien en coopération avec la FAO, Sydney (Australie), 15-19 mai 2000. FAO, Rapport sur les pêches, n° 666
- « Tools to address IUU fishing: the current legal situation », par William Edeson (Bureau des affaires juridiques, FAO), établi dans le cadre d'une série de documents spécialisés de base pour la Consultation d'experts sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, organisée par le Gouvernement australien en coopération avec la FAO, Sydney (Australie), 15-19 mai 2000
- « National legislative options to combat IUU fishing », par Blaise Kuemlangan (Bureau des affaires juridiques, FAO), établi dans le cadre d'une série de documents spécialisés de base pour la Consultation d'experts sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, organisée par le Gouvernement australien en coopération avec la FAO, Sydney (Australie), 15-19 mai 2000
- « Illegal, unreported and unregulated fishing: considerations for developing countries », par Transform Aqorau (Conseiller juridique, Agence halieutique du Forum du Pacifique Sud), établi dans le cadre d'une série de documents spécialisés de base pour la consultation d'experts sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, organisée par le Gouvernement australien en coopération avec la FAO, Sydney (Australie), 15-19 mai 2000

4. Directives techniques de la FAO pour la pêche responsable

87. La FAO a publié des directives techniques en appui à la mise en œuvre du Code de conduite, qui portent en particulier sur les règles applicables en matière de responsabilité de l'État du pavillon :

- « Implementation of the International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing ». FAO, Technical Guidelines for Responsible Fisheries, n° 9, 2002
- « Fisheries Management ». FAO Technical Guidelines for Responsible Fisheries, n° 4, 1997
- « Fisheries Operations ». FAO Technical Guidelines for Responsible Fisheries, n° 1, 1996

II. Autres activités pertinentes entreprises par la FAO

1. Autres réunions et activités ayant trait à la question des responsabilités de l'État du pavillon

88. Parmi les autres réunions et activités portant sur le sujet, on peut citer les suivantes :

a) Une réunion du Groupe de travail ad hoc mixte FAO/OMI sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et sur les questions connexes, tenue à Rome du 9 au 11 octobre 2000. Elle a débouché sur la formulation de recommandations concernant les contrôles que doivent exercer l'État du port et l'État du pavillon⁶³;

b) Une consultation d'experts chargés d'examiner les mesures du ressort de l'État du port dans le contexte de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, tenue au siège de la FAO à Rome du 4 au 6 novembre 2002. Organisée en vue de faciliter la mise en œuvre du Plan d'action international contre la pêche illicite, elle a permis de promouvoir la collaboration avec l'Organisation maritime internationale (OMI), conformément au paragraphe 90 du Plan d'action international⁶⁴;

c) Une consultation d'experts sur les navires de pêche opérant au titre de la libre immatriculation et leur impact sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, tenue au Southeast Fisheries Science Center, National Marine Fisheries Service, National Oceanic and Atmospheric Administration, à Miami, en Floride (États-Unis), du 23 au 25 septembre 2003. Les participants se sont penchés sur les effets de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée sur les ressources halieutiques mondiales et sur les enseignements qui pourraient être tirés de l'expérience des États du pavillon qui exerçaient déjà des contrôles plus rigoureux sur les activités des navires de pêche. Les documents de base présentés à la consultation portaient notamment sur les sujets suivants : évaluation mondiale de l'ampleur de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée; navires de pêche opérant au titre de la libre immatriculation et exercice de la responsabilité de l'État du pavillon; normes relatives à la responsabilité de l'État du pavillon à l'égard des navires de pêche énoncées dans les récents instruments internationaux; et International Network for the Cooperation and Coordination of Fisheries-related Monitoring, Control and Surveillance Activities (International MCS Network). Trois études de cas ont également été présentées par des experts provenant de pays de libre immatriculation (Îles Cook, Chypre et Panama). Le débat qui s'en est suivi a débouché sur l'adoption d'une série de recommandations visant à permettre aux États du pavillon d'exercer un contrôle plus efficace sur les navires de pêche, en particulier ceux opérant au titre de la libre immatriculation, comme un moyen de réduire l'incidence de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Ces

recommandations définissent des mesures que doivent adopter tous les États – État du pavillon, État côtier et État du port – ainsi que l’assistance à fournir aux pays en développement. Les résultats de la consultation doivent contribuer aux travaux de la Consultation technique sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, la flotte et les subventions, qui doit se tenir au milieu de 2004 conformément à une décision prise par le Comité des pêches à sa vingt-cinquième session en février 2003⁶⁵.

2. Autres activités au titre du Programme FishCode

89. Lors de l’adoption du Code de conduite, les États membres de la FAO ont demandé à l’organisation de répondre aux besoins particuliers des pays en développement en mettant en place un programme interrégional d’assistance pour la mise en œuvre du Code (y compris les programmes d’action internationaux et les directives techniques). Ainsi, un programme spécial de partenariats mondiaux dénommé FishCode a été mis en place pour promouvoir la pêche responsable. Il comporte un volet mondial portant sur les questions normatives liées à des articles spécifiques du Code de conduite et un volet régional portant sur les aspects de la mise en œuvre du Code dans des zones géographiques données. Deux éléments du Programme FishCode revêtent un intérêt particulier : le premier porte sur l’assistance aux pays en développement pour la mise en œuvre du Code de conduite en matière de suivi; le second sur l’appui à la mise en œuvre du Plan d’action international contre la pêche illicite. Certains rapports, articles et documents publiés par le Programme FishCode pourraient être utiles pour les travaux ayant trait aux responsabilités de l’État du pavillon :

- « Fishing Vessels operating under open registers and the exercise of flag State responsibilities. Information and options », par Judith Swan (consultante, Service des institutions internationales et de la liaison, Département de la pêche de la FAO), FAO, Circulaires sur la pêche C980, 2002
- Rapport de l’atelier national sur le suivi, le contrôle et la surveillance de la pêche en appui à la gestion de la pêche, Goa (Inde), 12-17 février 2001, FAO/projet FISHCODE, GCP/INT/648/NOR, Field Report C-7 (En)
- « Final Report on Legal Advice to Thailand », par Ted McDorman (juriste consultant), projet FISHCODE de la FAO, GCP/INT/648/NOR, Field Report C-4 (En), 2000
- Rapport d’un atelier régional sur le suivi, le contrôle et la surveillance de la pêche, tenu à Muscat (Sultanat d’Oman), 24-28 octobre 1999, projet FAO/FISHCODE, GCP/INT/648/NOR, Field Report C-3 (En)
- Rapport d’un atelier régional sur le suivi, le contrôle et la surveillance de la pêche tenu à Kuala Lumpur et à Kuala Terengganu, 29 juin-3 juillet 1998, Supplément 2, Documents techniques, projet FAO/FISHCODE, GCP/INT/648/NOR, Field Report C-1/Suppl.2.

3. Assistance de la FAO aux pays, notamment pour la mise en œuvre de l'Accord de la FAO de 1993, du Code de conduite, des plans d'action internationaux et d'autres instruments pertinents relatifs à la pêche (y compris la Convention des Nations Unies de 1982 et l'Accord sur les stocks de poissons de 1995)

90. La FAO fournit une assistance et des conseils indépendants sur la politique agricole et la planification ainsi que sur les structures administratives et juridiques nécessaires pour le développement. Elle aide en particulier les gouvernements à élaborer la législation nationale (lois et règlements), les accords et d'autres textes juridiques et leur fournit des conseils sur les structures institutionnelles et le respect du droit international. Comme éléments essentiels de ces activités, la FAO introduit dans ces pays, en vue d'une application éventuelle, les instruments internationaux élaborés sous son égide ainsi que tout autre instrument international pertinent qu'il leur incombe de mettre en œuvre. Elle a pu ainsi acquérir une large expérience comparative s'agissant des pratiques et conditions dans ces pays et de leurs divers besoins ainsi que des difficultés qu'ils rencontrent pour ce qui est de mettre en œuvre les différentes dispositions et approches énoncées dans les instruments internationaux mentionnés dans le présent document.

91. L'assistance est fournie aux pays mais aussi dans le contexte de projets régionaux à caractère multinational. Plusieurs ateliers et séminaires régionaux ont été organisés en vue de l'application de nouveaux instruments internationaux relatifs à la pêche, l'objectif étant de sensibiliser les pays aux nouvelles approches et aux faits nouveaux mais aussi d'assurer que le processus de mise en œuvre tienne compte des conditions régionales et locales. C'est ainsi qu'au cours des 10 dernières années, plusieurs rapports et documents ont été établis, qui pourraient être utiles s'agissant de la question des responsabilités de l'État du pavillon.

a) Documents établis au titre de projets d'assistance de la FAO à des pays

- « Assistance in Marine Fisheries Legislation in Angola », par José Luis Jesús, octobre 2003, publié sous la cote TCP/ANG/2901
- « Assistance in Marine Fisheries Legislation in Comoros », juin 2003, par Patrice Talla (Bureau des affaires juridiques, FAO), publié sous la cote TCP/COI/...
- « Assistance in Marine Fisheries Legislation in Gabon », février 2003, par Patrice Talla (Bureau des affaires juridiques, FAO), publié sous la cote TCP/GAB/...
- « Establishment of Viet Nam's Fisheries Law and Regulations », rapports établis par W. R. Edeson, T. Lobach, H. Oostgard, A. Van Houtte et A. Wage, 2001-2003, au titre du projet de coopération Norvège-Viet Nam
- « Assistance in Fisheries and Marine Resources Management Legislation », mars 2003, par Annick Van Houtte, publié sous la cote TCP/MDV/2801
- « Assistance in Marine Fisheries Legislation », par José Luis Jesús, septembre 2002, assistance au Mozambique, publié sous la cote TCP/MOZ/0170
- « High Seas Fishing Legislation – Draft Final Report », par Ilja Betlem (Bureau des affaires juridiques, FAO), février 2002, assistance à la Barbade, publié sous la cote TCP/BAR/0167(A)

- « Review of the Fisheries Legislation of Saint. Lucia – Report to the Government of Saint. Lucia », établi sur la base des travaux de Gerald Moore, septembre 2001, assistance à Sainte-Lucie, publié sous la cote TCP/STL/0165(A)
- « Assistance in marine fisheries legislation: Indonesia and international fisheries agreements », par Hashjim Djalal, mars 2001, assistance à l'Indonésie, publié sous la cote TCP/INS/8922
- « Report on assistance to Tonga in fisheries legislation », par Blaise Kuemlangan (Bureau des affaires juridiques, FAO), décembre 2000, assistance aux Tonga, publié sous la cote TCP/TON/8923
- « High Seas Fishing Legislation – Final Report », par Ilja Betlem et Cristina Leria (Bureau des affaires juridiques, FAO), août 2000, assistance à la Malaisie, publié sous la cote TCP/MAL/8921(A)
- « Assistance concerning flag States' responsibilities for fishing vessels under United Nations instruments – Report to the Government of Seychelles on Modification of National Legislation to Implement Fisheries Agreements », par Lawrence C. Christy (Bureau des affaires juridiques, FAO), février 2000, assistance aux Seychelles, publié sous la cote TCP/SEY/8921
- « Review of the Sea Fisheries Act – Report to the Government of South Africa », par A. Diemont, D. Devine, W. R. Edeson, D. Fredericks, T. Papier et G. Ulfstein, février 1997, assistance à l'Afrique du Sud, publié sous la cote GCP/INT/606/NOR, rapport n° FIMPLAP 96/46
- « Review of the Sea Fisheries Act – Report to the Government of Namibia », par Lawrence Christy (Bureau des affaires juridiques, FAO), septembre-octobre 1996, assistance à la Namibie, publié sous la cote GCP/INT/606/NOR, rapport n° FIMPLAP 96/34

b) Documents établis au titre de projets de la FAO à caractère régional

- « Development of Standards for the Construction and Inspection of Small Fishing Vessels », 2003, région de l'Organisation des États des Caraïbes orientales, TCP/RLA/0069
- « Report of the Workshop on the Harmonization of Marine Fisheries Policy within Coastal Countries of the Southern African Development Community », Zanzibar, République-Unie de Tanzanie, 24-27 juillet 2001, FAO, rapport sur la pêche n° 662
- « Report prepared for the Governments of the Organization of Eastern Caribbean States on the Implementation of Recent International Fisheries Agreements », par S. Hodgson et H. Walters, octobre 1996, GCP/INT/606/NOR, rapport n° FIMPLAP 97/40

C. Organisation internationale du Travail

L'OIT et le secteur maritime

(Établi par le Bureau international du Travail)

92. Ce document présente des informations générales, les mesures prises actuellement et les études conduites récemment par l'OIT sur la question de l'application par l'État du pavillon, essentiellement dans les secteurs de la marine marchande et de la pêche.

93. Le principal site Web sur les travaux de l'OIT dans le secteur maritime est le suivant : <<http://www.ilo.org/public/french/dialogue/sector/sectors/mariti.htm>>.

I. Informations générales et description des mesures prises actuellement sur la question de l'application par l'État du pavillon

1. Marine marchande

a) Généralités

94. Tous les États souhaitent instaurer un véritable progrès social, inspiré des principes énoncés dans le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels. L'objectif premier de l'Organisation internationale du Travail est de faire en sorte que les hommes et les femmes aient la possibilité d'obtenir un travail décent et productif, dans le respect des principes de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité humaine. Il faut entendre par là un travail productif allant de pair avec la protection des droits et permettant d'obtenir un revenu suffisant et de bénéficier d'une protection sociale appropriée. Cette notion implique aussi un volume de travail suffisant dans la mesure où chacun doit avoir plein accès à des possibilités d'emploi lucratif. Cet objectif d'un travail décent est important pour tous les travailleurs, aussi bien sur mer que sur terre. Les hommes et les femmes qui travaillent sur des navires marchands ou des bateaux de pêche ont donc droit à un travail décent et productif, dans le respect des principes de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité humaine.

95. En vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, il incombe avant tout à l'État du pavillon d'assurer ces conditions en mer. En effet, l'article 94, intitulé « Obligations de l'État du pavillon », dispose que « Tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon » (par. 1) et précise que « Tout État prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne :

- a) la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité;
- b) la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables;
- c) l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages. »

96. Les conventions et les recommandations de l'OIT, aussi bien les textes fondamentaux applicables à tous les travailleurs que les normes de travail spécifiques au secteur maritime, régissent les conditions de travail. Entre 1920 et 1996, l'OIT a adopté 39 conventions et autres instruments internationaux relatifs aux conditions de vie et de travail des gens de mer⁶⁶. Ces normes couvrent la formation professionnelle et le recrutement; les conditions d'admission à l'emploi; les certificats de capacité; les conditions générales d'emploi; la sécurité, la santé et le bien-être; l'inspection du travail; et la sécurité sociale. Ces normes précisent parfois qu'elles devront être appliquées par l'État du pavillon, l'État du port ou les États dont les gens de mer sont ressortissants. Mais, certaines conventions ont été ratifiées par plus de 60 États, d'autres l'ont été que par une poignée.

97. Un aspect particulièrement important des travaux de l'OIT dans le secteur maritime est que non seulement les gouvernements mais aussi les représentants des armateurs et des gens de mer sont directement impliqués dans l'élaboration des normes. Dans cette structure tripartite, les trois groupes ont une voix pour s'exprimer mais aussi pour voter.

98. L'action de l'OIT ne se limite pas à l'établissement de normes. En effet, la Constitution de l'OIT a institué un mécanisme de contrôle poussé qui, au-delà du simple respect unilatéral des normes par les États qui ont ratifié la Convention, permet aux trois composantes de l'OIT de surveiller la manière dont les États membres appliquent les normes. Tout d'abord, en vertu de l'article 19 de cette Constitution, les États membres s'engagent à soumettre une convention adoptée par la Conférence de l'OIT « à l'autorité ou aux autorités dans la compétence desquelles rentre la matière, en vue de la transformer en loi ou de prendre des mesures d'un autre ordre ». Une fois que la Convention a été ratifiée, sa mise en œuvre fera l'objet de rapports périodiques des États à l'OIT, selon un modèle spécifique arrêté par son Conseil d'administration. Présentés en application de l'article 22 de la Constitution de l'OIT, ces rapports seront ensuite examinés par la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations et par la Conférence internationale du Travail, ou plus précisément par la Commission tripartite de la Conférence sur l'application des normes. Outre cette procédure, l'article 24 de la Constitution prévoit qu'une organisation professionnelle des travailleurs ou des employeurs peut adresser une réclamation au Bureau international du Travail visant tout membre qui, à ses yeux, n'aurait pas assuré d'une manière satisfaisante l'exécution, à un égard quelconque, d'une convention à laquelle il a adhéré. Enfin, une plainte déposée par un État membre ou par un délégué à la Conférence, en application de l'article 26 de la Constitution, peut aboutir à la création d'une commission d'enquête et, en dernier ressort, à une décision de la Cour internationale de Justice.

99. Les normes de travail les plus complètes dans le secteur maritime sont les dispositions de la Convention de 1976 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands (Convention n° 147). Elle prévoit, notamment, que les États membres qui l'auront ratifiée s'engagent à édicter une législation portant sur une vaste gamme de questions et à exercer effectivement leur juridiction ou leur contrôle sur les navires immatriculés sur leur territoire. Ces questions comprennent les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, aux horaires de travail et aux effectifs; un régime approprié de sécurité sociale; les conditions d'emploi à bord et les arrangements relatifs à la vie à bord, dans la mesure où, de l'avis de l'État membre, ils ne sont pas couverts par des conventions

collectives ou déterminés par des tribunaux compétents d'une façon qui lie de la même manière les armateurs et les gens de mer intéressés. L'État partie s'engage notamment à vérifier par des inspections ou par d'autres moyens appropriés que les navires immatriculés sur son territoire sont conformes aux conventions internationales du travail qu'il a ratifiées, à la législation mentionnée plus haut et aux conventions collectives nationales éventuelles. L'État s'engage à mener une enquête officielle sur tous les accidents maritimes graves. La Convention prévoit que le contrôle est assuré par l'État du port. Le Protocole de 1996 relatif à la Convention n° 147 entre dans le détail des questions couvertes par elle, en incluant, en particulier, la question du nombre maximum d'heures de travail et celle du nombre minimum d'heures de repos des gens de mer. La Convention n° 147 a été ratifiée par 44 États sur le territoire desquels sont immatriculés environ la moitié des (en tonnage) navires du monde.

100. L'OIT cherche activement à faire adopter la Convention n° 147 et son Protocole de 1996 à travers son Programme international pour la promotion d'un travail décent dans l'industrie maritime.

101. Deux autres normes, adoptées récemment et particulièrement importantes pour la mise en application par l'État du pavillon, sont la Convention sur l'inspection du travail (gens de mer) de 1996 (Convention n° 178) et la Recommandation qui l'accompagne (Recommandation n° 185). La Convention n° 178 prévoit notamment que chaque membre qui la ratifie veillera à ce que tous les navires immatriculés sur son territoire soient inspectés à des intervalles n'excédant pas trois ans et, lorsque cela est réalisable, chaque année, afin de vérifier que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord sont conformes à la législation nationale. Au 12 août 2003, seuls huit pays avaient ratifié la Convention n° 178.

102. Toutes les conventions et recommandations de l'OIT sont disponibles sur Internet et peuvent être consultées sur la page d'accueil de l'OIT, <www.oit.org>, en sélectionnant la rubrique « Normes internationales du travail ». Une liste des normes applicables au secteur maritime est disponible à l'adresse suivante : <<http://www.ilo.org/public/french/standards/norm/whatare/standards/marit1.htm>>.

103. Soit seule, soit en collaboration avec l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation mondiale de la santé (OMS), ou d'autres institutions spécialisées des Nations Unies, l'OIT a publié plusieurs codes et directives utiles pour l'application des normes de travail par l'État du pavillon, notamment les deux publications suivantes : *Inspection des conditions de travail à bord des navires : Directives concernant les procédures applicables* (1990) et *Directives relatives à l'élaboration de tableaux indiquant l'organisation du travail des gens de mer à bord et de modèles de registre des heures de travail et de repos des gens de mer*, publiées par l'OMI et l'OIT en 1999.

104. L'OIT participe également, en observateur (dans la limite des ressources disponibles), aux travaux des comités d'un certain nombre d'accords régionaux de contrôle par l'État du port. Cela a permis, en particulier dans les pays dont les autorités maritimes avaient signé le Mémoire de Paris sur le contrôle par l'État du port, d'exercer une pression sur les navires (et, indirectement, sur les autorités de l'État du pavillon) pour que les conditions de vie et de travail à bord soient au moins conformes à la Convention n° 147. Son article 4 dispose que l'État du port « peut prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé ». En ce qui concerne la

Convention, les agents de contrôle de l'État du port s'attachent généralement aux questions de sécurité et de santé (alimentation, logement, équipement médical) plutôt qu'à d'autres questions (contrats d'engagement, prestations en cas de maladie ou d'accident du travail).

b) Mesures prises actuellement sur l'application par l'État du pavillon

105. Conformément aux recommandations de sa Commission paritaire maritime bipartite et aux décisions prises ultérieurement par son Conseil d'administration, l'OIT s'apprête à regrouper ses conventions et recommandations du secteur maritime dans une seule convention-cadre. À cette fin, le Conseil d'administration a créé un Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime. Ce Groupe et son sous-groupe se sont réunis plusieurs fois pour discuter de la structure et de la teneur de cette nouvelle norme. Le BIT a rédigé des documents de travail pour ces réunions puis a établi les rapports sur leurs travaux. Ces documents sont disponibles sur le site Web de l'OIT, à la page concernant le secteur maritime. Les documents les plus importants sont cités aux paragraphes 118 à 120 ci-après.

106. La nouvelle convention-cadre devrait être adoptée par une session maritime de la Conférence internationale du Travail en 2005 et avoir un effet décisif sur le rôle des États du pavillon quant aux conditions de vie et de travail à bord des navires.

107. Tout au long du processus préparatoire, l'une des questions essentielles a été de s'assurer que la nouvelle convention serait effectivement appliquée. Dans la version actuelle du projet de convention, un chapitre entier (sur cinq au total) est consacré à la mise en application. Il est conçu de manière que les différents aspects de l'application nationale soient regroupés dans une partie distincte couvrant l'ensemble de la convention, les rôles des différents acteurs pour la mise en application étant ainsi bien définis. La nouvelle convention pourrait inclure à la fois des mesures de contrôle traditionnelles, par inspections et sanctions, et des pratiques plus modernes destinées à assurer le respect des textes entre deux inspections. Le Groupe de haut niveau a fait sien l'adoption d'un système reposant sur la délivrance de certificats, assorti d'autres mesures (les conventions de l'OIT en vigueur ne prévoient que des certificats de capacité pour certains postes et un certificat médical d'aptitude). Les États membres de l'OIT qui ratifieront la convention seraient tenus de mettre en place un système qui viserait à garantir le respect des ses dispositions et dont la fiabilité serait soumise à des mesures de contrôle encore en discussion.

108. Comme on l'a dit, la convention-cadre vise à mettre davantage l'accent sur la nécessité pour chaque État membre de prouver qu'il en respecte les normes et qu'il dispose d'un système général de contrôle de qualité et d'évaluation indépendante. Grâce à cela, les organes de contrôle seront placés parfaitement pour suivre l'application de la convention par les États l'ayant ratifiée et pourront évaluer dans quelle mesure les règles sont bien les mêmes pour tous.

109. On envisage de mettre en place un organe maritime tripartite spécial, relevant du Conseil d'administration de l'OIT et chargé de suivre l'application de la convention. Une procédure simplifiée d'amendement contribuera à actualiser les dispositions techniques en fonction de l'évolution du secteur maritime. On envisage également d'accorder un rôle plus important aux gouvernements, aux armateurs et

aux gens de mer afin qu'ils puissent donner des conseils aux organes de l'OIT responsables du contrôle des normes internationales du travail.

110. On trouvera sur le site Web de l'OIT des informations sur l'élaboration de cette convention, notamment les rapports établis pour les réunions et ceux qui en émanent.

111. D'autres travaux récents ayant trait à l'application des normes par l'État du pavillon sont décrits au chapitre II ci-dessous.

2. La pêche

a) Généralités

112. L'OIT a également adopté, pour le secteur de la pêche, sept normes (cinq conventions et deux recommandations) qui couvrent les questions suivantes : âge minimum, examen médical, logement, contrats d'engagement, certificats de capacité, formation professionnelle et heures de travail. On peut les consulter sur la page Web relative aux normes du travail maritime déjà citée.

113. De plus, l'OIT a adopté, seule ou en collaboration avec l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, l'Organisation maritime internationale et d'autres institutions spécialisées des Nations Unies, plusieurs codes et directives utiles pour l'application des normes du travail maritime par l'État du pavillon.

b) Mesures prises actuellement sur la question de l'application par l'État du pavillon

114. Conformément aux décisions prises par son Conseil d'administration, l'OIT élabore actuellement une norme d'ensemble (une convention complétée par une recommandation) sur les conditions de travail dans le secteur de la pêche. Elle remplacera les sept autres citées plus haut et sa rédaction sera achevée en 2005.

115. Il est trop tôt pour savoir si cette norme permettra une meilleure application par l'État du pavillon. Cependant, dans le cadre de ses travaux préparatoires, le BIT cherche à recueillir des avis sur d'éventuelles dispositions relatives au contrôle par l'État du port et à un rôle plus important dévolu aux États côtiers concernant les conditions de travail sur les navires de pêche opérant dans leurs zones économiques exclusives. Des informations sur les progrès réalisés dans l'élaboration de cette norme sont données sur le site Web de l'OIT.

II. Études récentes concernant la question de l'application par l'État du pavillon

1. Transport maritime

Vingt-neuvième session de la Commission paritaire maritime (22-26 janvier 2001)

116. Lors de sa dernière session plénière, la Commission paritaire maritime a discuté, entre autres, d'un rapport intitulé « Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer ». Ce rapport fournit d'abondantes informations sur les conditions

de travail des gens de mer et examine certains des principaux changements qui, survenus dans le secteur maritime, y ont influencé le marché du travail et les conditions de vie et de travail. Les auteurs se sont aussi intéressés à certains aspects du marché du travail pour les gens de mer ainsi qu'à différents changements qui ont eu des conséquences sur leurs conditions de travail, notamment la moindre influence des réglementations nationales et les conséquences du recrutement international. Le rapport couvre des questions telles que les salaires, les heures de travail, l'alimentation, le logement et la protection sociale, ainsi que les différences entre hommes et femmes et l'abandon des gens de mer. Il se conclut par des observations et des questions à débattre.

117. La Commission a adopté plusieurs résolutions. Dans l'une, elle prévoit de réunir le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime décrit plus haut. Dans une autre, qui concerne les navires inférieurs aux normes, la Commission a noté avec préoccupation qu'étaient définis comme inférieurs aux normes les navires ou les transports qui s'écartaient considérablement des normes établies par l'Organisation maritime internationale, sans qu'il soit dûment tenu compte du respect d'autres normes internationales applicables. La Commission a donc demandé que des mesures soient prises afin qu'il soit dûment tenu compte des normes sociales et des normes du travail applicables de l'OIT pour déterminer si des navires ou des transports devaient être considérés comme inférieurs aux normes. Dans une troisième résolution, la Commission a noté que la question des pavillons de complaisance était à l'ordre du jour des conférences de l'Organisation internationale du Travail depuis 1933 et que, même si divers rapports, enquêtes, conventions, recommandations et résolutions ayant trait à cette question existaient, elle demeurait un sujet de préoccupation pour les gens de mer. Cette dernière résolution a conduit à la convocation d'une réunion d'experts sur les registres internationaux (voir par. 122 à 126 ci-dessous).

Réunions du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime et de son sous-groupe (en cours)

118. Comme on l'a dit, un certain nombre de rapports ont été établis pour et par le Groupe de haut niveau et son sous-groupe concernant la question de l'application par l'État du pavillon, en particulier les deux documents suivants :

- Analyse des aspects essentiels du travail décent dans le contexte maritime (STWGMLS/2002/5);
- Considérations relatives aux dispositions concernant l'inspection et le contrôle d'une convention sur le travail maritime consolidée (TWGMLS/2002/1).

119. Le rapport intitulé « Analyse des aspects essentiels du travail décent dans le contexte maritime » tente de recenser les questions liées à l'application du concept de travail décent dans la marine marchande et analyse en détail la mesure dans laquelle les principes du travail décent font partie des pratiques ordinaires de l'industrie maritime. Les auteurs concluent qu'il reste encore des problèmes à résoudre, qui devraient être pris en compte dans le processus de consolidation.

120. Le rapport intitulé « Considérations relatives aux dispositions concernant l'inspection et le contrôle d'une convention sur le travail maritime consolidée » présente les principaux éléments constitutifs des dispositions du futur instrument qui concernent l'exécution. Il propose un ensemble d'éléments à partir des diverses

solutions et idées proposées pour renforcer l'inspection et le contrôle. De plus, il suggère que l'État du pavillon joue un rôle central et prévoit des procédures internes de plainte et de règlement en tant qu'important moyen, d'une part pour obliger les États du pavillon ou les armateurs à répondre de leurs actes lorsque leurs navires sont inférieurs aux normes et, de l'autre, pour diffuser des informations sur ces navires.

121. Le texte de la convention en cours d'élaboration sera affiché sur le site Web de l'OIT. On appelle l'attention sur les articles, titres, règlements et codes (obligatoires ou recommandés) intéressant l'application des normes par les États tant du pavillon que du port et par ceux dont les gens de mer sont ressortissants.

Réunion d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de navires immatriculés sur les registres internationaux (Genève, 6-8 mai 2002)

122. Plusieurs documents de travail ont été établis pour cette réunion.

123. Le rapport 1 présente les résultats d'une enquête sur les facteurs et variables qui influencent les conditions de vie et de travail des gens de mer et décrit les pratiques coutumières. Ces informations ont été recueillies au moyen d'un questionnaire portant notamment sur les points suivants : a) questions générales concernant l'inspection des conditions de vie et de travail; restrictions à l'emploi de gens de mer étrangers; législation et conventions collectives applicables aux nationaux et aux non-nationaux; b) conditions d'emploi dans les États du pavillon (avec questions visant l'embauche, l'âge minimum, les rémunérations, la santé et la sécurité sociale); et c) questions à l'intention des pays dont les gens de mer sont ressortissants, l'accent étant mis sur la mesure dans laquelle la législation nationale peut protéger ceux qui travaillent sur des navires battant pavillon étranger. Il ressort de l'enquête que les conditions de vie et de travail des gens de mer varient beaucoup dans une industrie en pleine mutation socioéconomique. Cette enquête confirme la nécessité de remodeler et de renforcer la réglementation en vigueur aux niveaux national et international afin de préserver l'industrie et les gens de mer qu'elle emploie.

124. Le rapport 2 présente des études de cas sur les registres du Danemark, de l'Inde, de l'île de Man, du Panama et des Philippines concernant les conditions de travail.

125. Le rapport 3 tire des conclusions de l'étude générale résumée dans le rapport 1 et des études de cas du rapport 2. Ses auteurs en concluent notamment que la structure réglementaire de certains registres ouverts, aussi élaborée soit-elle en ce qui concerne notamment les aspects techniques de la sécurité en mer, semble souvent insuffisante pour régler certaines questions sociales, particulièrement en ce qui concerne l'application. La question se pose également de savoir si l'État du pavillon a la capacité ou le désir d'intervenir pour faire appliquer sa propre réglementation relative au transport maritime.

126. Le rapport final résume la teneur des débats et contient la *Déclaration commune de la réunion d'experts*. Ses paragraphes 58 à 60, qui présentent les opinions des groupes représentant les armateurs, les gens de mer et les gouvernements, ainsi que le texte intégral de la *Déclaration commune* (voir par. 136

ci-après), sont particulièrement intéressants pour la question de l'application par l'État du pavillon.

**Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts
sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances
en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer**

127. Le groupe de travail mixte OMI/OIT s'est réuni cinq fois ces dernières années. Les documents énumérés ci-après illustrent très bien les travaux du groupe consultatif : ils fournissent des informations générales sur les problèmes liés aux créances en cas de décès ou de lésions corporelles des gens de mer et sur le problème de l'abandon des gens de mer, résument les débats du Groupe de travail mixte sur ces questions et présentent les solutions proposées, qui figurent notamment dans deux résolutions adoptées conjointement par l'OMI et l'OIT à l'intention de leurs États membres.

- Rapport du Groupe de travail mixte sur les travaux de sa première session, en particulier les conclusions figurant aux paragraphes 11.1 à 11.6 (voir en particulier le paragraphe 11.5)
- Rapport du groupe de travail mixte sur les travaux de sa troisième session, en particulier le projet de résolution sur les directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et celui sur les directives concernant les responsabilités des propriétaires de navire à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer (les projets de résolution ont été depuis lors mis au point d'un commun accord par l'OMI et l'OIT)
- Rapport du Groupe de travail mixte sur les travaux de sa quatrième session (annexe au document GB.286/STM/3), en particulier l'annexe 2, qui présente un questionnaire sur le suivi de l'application des résolutions et directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer, et l'annexe 3, qui porte sur les directives concernant les responsabilités des armateurs à l'égard des créances contractuelles pour mort ou lésions corporelles des gens de mer, ainsi qu'un questionnaire sur la mise en œuvre adressé aux États
- Rapport du Groupe de travail mixte sur les travaux de sa cinquième session, dans lequel il a redemandé aux gouvernements de faire état des cas d'abandon et de répondre au questionnaire concernant le suivi et la mise en œuvre des directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon de gens de mer. Le Groupe est également convenu qu'il était temps de demander au Conseil d'administration de l'OIT et au Comité juridique de l'OMI de l'autoriser à mettre au point des solutions viables à long terme pour traiter les problèmes de la garantie financière en ce qui concerne l'indemnisation en cas de mort ou de lésions corporelles

128. Ces documents sont disponibles sur le site Web de l'OIT à l'adresse suivante : <<http://www.ilo.org/public/french/dialogue/sector/sectors/mariti.htm>>.

Autres publications

129. L'OIT va publier deux ouvrages sur le secteur maritime qui intéresseront l'application. Le premier concerne les gens de mer en général, le second, les femmes marins.

130. *The Global Seafarer* décrit les effets de la mondialisation sur l'industrie maritime et la vie des gens de mer. Il passe en revue les pratiques de recrutement, les syndicats et les négociations collectives, ainsi que la formation, la délivrance de certificats et les certificats frauduleux. Il traite également des rémunérations, des contrats et des périodes de service, et étudie en profondeur la sécurité et les risques des métiers de la mer.

131. *Women Seafarers* décrit la situation actuelle des femmes marins dans le monde. Cette publication couvre toute une gamme de questions ayant trait aux conditions de travail et au bien-être des ressortissantes des pays tant développés qu'en développement employées à bord des navires marchands ou affectés au transport de passagers dans le monde entier. Rédigé à partir d'amples travaux de recherche, ce livre étudie la participation des femmes à l'industrie et examine les politiques relatives au recrutement, à la formation, aux droits touchant la maternité dans l'emploi, ainsi que d'autres aspects du travail et de la vie en mer des femmes. Il fournit également des témoignages directs de femmes marins face à la discrimination, au harcèlement sexuel, à la réprobation de leurs parents et à toute une série d'autres difficultés. Le livre analyse les pratiques et les politiques des organismes de réglementation nationaux et internationaux, des employeurs, des syndicats, et des instituts de formation maritime, et formule une série de recommandations qui pourraient contribuer à une meilleure intégration des femmes au sein des équipages.

2. Pêche

Réunion tripartite sur la sûreté et la santé dans l'industrie de la pêche (Genève, 13-17 décembre 1999)

132. *La Note sur les travaux* de cette réunion pourrait être intéressante, notamment les conclusions et recommandations relatives aux activités futures de l'OIT dans le secteur de la pêche ainsi qu'au dialogue social.

Élaboration de normes d'ensemble (une Convention complétée par une recommandation) sur le travail dans le secteur de la pêche (en cours)

133. Le BIT a publié récemment, en prévision de la quatre-vingt douzième session de la Conférence internationale du travail, un rapport, le rapport V (1), intitulé « Élaboration de normes d'ensemble (une Convention complétée par une recommandation) sur le travail dans le secteur de la pêche ». Ce document contient des informations relatives à la législation et à la pratique des États membres ainsi qu'un questionnaire devant être rempli par ces derniers et portant sur la forme, la portée et la teneur éventuelles du nouvel instrument. Les problèmes de mise en application y sont examinés dans chaque chapitre, en particulier dans un chapitre intitulé « Administration, mise en application, consultation et coordination ».

134. Les documents consacrés aux travaux menés par l'OIT dans le secteur de la pêche peuvent être consultés sur le site suivant : <www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/fishing-iloact.htm>.

III. Solutions, recours et stratégies

135. Il conviendrait de réfléchir à ce qui suit :

1. Les États qui ne l'ont pas encore fait devraient ratifier les normes du travail maritimes de l'OIT, notamment la Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976 et son Protocole de 1996;

2. Il faudrait encourager les États à participer à l'élaboration de la Convention-cadre intégrée de l'OIT relative au secteur de la marine marchande ainsi que de normes d'ensemble pour le secteur de la pêche, notamment en examinant ces travaux préparatoires à l'échelle nationale et en adoptant des mesures qui permettront d'appliquer les nouvelles normes une fois que celles-ci auront été adoptées;

3. Les États devraient être encouragés à tenir compte de la Déclaration consensuelle adoptée à l'issue de la Réunion d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de navires immatriculés sur les registres internationaux;

4. Il faudrait que les États appliquent les résolutions de l'OIT/OMI relatives aux directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et aux directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer;

5. Les institutions spécialisées du système de l'ONU ayant un rôle à jouer dans l'application des instruments par les États du pavillon devraient prendre part à l'élaboration de nouvelles normes de l'OIT applicables aux secteurs de la marine marchande et de la pêche. Il faudrait songer à mettre au point un système qui permette un échange continu d'informations relatives à l'application par les États du pavillon;

6. Il faudrait réfléchir à des moyens qui permettent de conférer un rôle accru aux organisations représentatives des employeurs (armateurs) et des travailleurs (gens de mer) dans les débats internationaux consacrés à l'application des instruments par les États du pavillon;

7. Il faudrait veiller à ce que les réunions du Processus officiel des Nations Unies, de composition non limitée, sur les océans et le droit de la mer (Processus consultatif) ne coïncident pas avec les grandes conférences internationales des institutions spécialisées du système des Nations Unies.

136. Texte intégral de la Déclaration consensuelle adoptée à l'issue de la Réunion d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de navires immatriculés sur les registres internationaux (voir par. 122 à 126 ci-après) :

**Déclaration consensuelle adoptée à l'issue de la Réunion d'experts
sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de navires
immatriculés sur les registres internationaux**

(Genève, 6-8 mai 2002)

1. Les experts gouvernementaux voient dans la présente réunion tripartite l'occasion de poursuivre l'action déjà entreprise à plusieurs niveaux par les gouvernements, les gens de mer et les armateurs en vue d'améliorer les conditions de vie et de travail de tous les gens de mer, indépendamment de leur nationalité ou de leur domicile.

2. Les experts insistent sur la nécessité d'adopter, aux plans national et international, les mesures les plus rigoureuses contre les violations des normes internationales du travail, y compris les violations de la liberté syndicale et du droit d'organisation et de négociation collective qui font obstacle à des conditions de vie et de travail décentes pour les gens de mer.

3. Les experts gouvernementaux considèrent qu'il est urgent de résorber efficacement les déficits de travail décent existant dans le secteur maritime. Ils sont conscients que les conditions d'emploi, la protection sociale, la sécurité sociale et le dialogue social, ainsi que la négociation collective, nécessitent une attention particulière. À ce propos, les experts reconnaissent l'importance du Programme pour le travail décent en mer et invitent le Conseil d'administration à charger le Bureau de poursuivre cette action en concertation avec les mandants.

4. Les experts ont convenu de la nécessité d'envisager la mise en place d'un mécanisme qui permette de dresser le bilan de chaque État pavillon par rapport aux instruments de l'OIT.

5. Les experts gouvernementaux considèrent que, au niveau de l'application, les dispositions correspondantes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et celles du Code ISM devraient également être prises en compte.

6. Les experts gouvernementaux soulignent l'importance des principes et droits suivants :

1) Afin d'exercer effectivement sa juridiction dans le domaine social, chaque État doit disposer d'une bonne administration des questions maritimes dotée d'un cadre législatif solide conforme, au minimum, aux normes internationales du travail et de mécanismes d'application rigoureux;

2) L'État du pavillon doit assumer l'entière responsabilité du respect des droits des gens de mer en service à bord des navires battant son pavillon;

3) Chaque État pavillon doit disposer des moyens d'imposer des conditions de vie et de travail décentes sur les navires battant son pavillon, où qu'ils soient dans le monde;

4) Chaque État doit s'assurer que les agences de recrutement de gens de mer exerçant légalement dans sa juridiction sont soumises au contrôle du gouvernement et que les droits des gens de mer sont respectés;

5) Chaque État doit disposer des mécanismes nécessaires au contrôle des conditions de vie et de travail sur les navires visitant ses ports, conformément aux instruments internationaux en vigueur;

6) Tous les inspecteurs chargés du contrôle des conditions de vie et de travail doivent être suffisamment qualifiés, formés et disposer de termes de référence clairs;

7) Chaque État pavillon doit obliger les armateurs à communiquer aux gens de mer les textes de lois, réglementations et conventions collectives régissant leurs conditions de vie et de travail et veiller, conformément à la législation et à la pratique nationales, à ce qu'ils soient appliqués;

8) Chaque État doit instaurer des procédures simples et peu onéreuses permettant à tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité ou leur domicile, d'introduire facilement des recours pour violation de la législation nationale régissant les conditions de vie et de travail ou pour non-respect d'un contrat d'emploi ou d'une convention.

9) Chaque armateur doit assurer des conditions de travail sûres et décentes aux gens de mer qu'il emploie ou embauche et en assumer la responsabilité.

10) Dans les États où des agences de recrutement sont légalement établies, celles-ci doivent être solidairement responsables avec les armateurs, où qu'ils soient domiciliés, en cas de non-respect d'un contrat d'emploi ou d'une convention.

D. Programme des Nations Unies pour l'environnement

(Établi par le secrétariat du PNUE)

137. Les situations d'urgence maritimes et les déversements de grosses quantités d'hydrocarbures imputables à des navires et à des pétroliers qui ne se conforment pas aux normes de navigation maritime ont un impact désastreux sur l'environnement marin et côtier qui relève directement de la responsabilité du PNUE. Celui-ci n'a toutefois pas de rôle direct à jouer en ce qui concerne les aspects juridiques ou institutionnels du contrôle qu'exercent les États sur les navires battant leur pavillon.

138. Le présent rapport sera axé sur trois instruments essentiels qui pourraient aider le PNUE à prévenir les déversements majeurs d'hydrocarbures, à s'y préparer, à y faire face, et ainsi à contribuer à la sécurité et à la propreté des océans.

1. Mers régionales : offrir une plate-forme pour l'application à l'échelle régionale des conventions mondiales relatives à la préparation et aux interventions en cas de déversement d'hydrocarbures

139. Le Programme pour les mers régionales offre un cadre juridique administratif, technique et financier de premier plan pour l'application d'Action 21 et de son chapitre 17 sur les océans et il est fondé sur des plans d'action faisant l'objet de révisions régulières à l'occasion de réunions intergouvernementales de haut niveau et exécuté, dans la plupart des cas, dans le cadre des conventions régionales sur les

mers ayant force obligatoire, sous l'autorité des parties contractantes de ces conventions ou de réunions intergouvernementales. Les programmes pour les mers régionales offrent un cadre technique, scientifique juridique et institutionnel qui facilite l'application effective des accords internationaux aux niveaux régional et sous-régional.

140. Le Programme pour les mers régionales du PNUE est fondé sur des plans d'action régionaux relatifs chacun à une nappe d'eau commune, adoptés à l'occasion de réunions intergouvernementales de haut niveau et exécutés, dans la plupart des cas, dans le cadre d'une convention régionale sur les mers ayant force obligatoire, et de protocoles connexes à vocation technique (portant par exemple, sur la coopération en cas de situations d'urgence imputables à des activités maritimes etc.).

141. À l'heure actuelle plus de 140 pays participent à 13 différents programmes pour les mers régionales établis sous les auspices du PNUE et portant sur les régions suivantes : mer Noire, Caraïbes, Afrique de l'Est, Asie de l'Est, zone maritime couverte par la Convention de Koweït, Méditerranée, Pacifique Nord-Est, Pacifique Nord-Ouest, mer Rouge et golfe d'Aden, Asie du Sud, Pacifique Sud-Est, Pacifique Sud et Afrique de l'Ouest et du Centre. Il existe aussi cinq programmes associés pour les régions ci-après : Antarctique, Arctique, Baltique, mer Caspienne et Atlantique Nord-Est.

142. Si les programmes sont conçus pour répondre aux besoins spécifiques des États côtiers où ils doivent être mis en œuvre, ils se fondent néanmoins sur des éléments similaires, à savoir :

- Un plan d'action pour la coopération régionale dans les domaines de la gestion, de la protection, de la remise en état, du développement durable, de la surveillance, de la recherche et de l'évaluation des ressources côtières et marines;
- Un accord intergouvernemental portant sur une convention-cadre incorporant des principes et des obligations de caractère général (bien que parfois, certains programmes ne soient assortis d'aucuns accords juridiquement contraignants).
- Des protocoles techniques détaillés traitant de problèmes environnementaux particuliers liés à la protection du milieu marin, tels que la préparation, les interventions et la coopération en situations d'urgence imputables à des déversements accidentels, le déversement de déchets en mer, la biodiversité et les zones protégées et les activités terrestres.

Un principe important défendu par le PNUE est que les programmes pour les mers régionales offrent un cadre utile pour la mise en œuvre de programmes, d'initiatives et de conventions mondiales [accords environnementaux multilatéraux (AEM)] ainsi que des programmes de travail qui visent à assurer la gestion durable et la protection de l'environnement marin et côtier.

143. Le rapport succinct qui est ici et qui porte sur le PNUE et les régimes ou initiatives internationaux (contrôles par l'État du pavillon, etc.) visant à réduire les risques de déversement d'hydrocarbures imputables à des pétroliers sous-normes a pour but de montrer la contribution qu'apportent les programmes pour les mers régionales du PNUE, en tant qu'instrument d'application régional, au

développement, au suivi, à la mise en œuvre de ces initiatives mondiales conçues à l'origine par l'OMI, ainsi qu'au respect des obligations qui en découlent.

144. La prévention, la préparation et les interventions en cas de pollution marine imputable à la navigation maritime sont régies, au niveau mondial, par des conventions internationales qui, pour la plupart, ont été adoptées par l'OMI. Les arrangements régionaux relatifs à ces questions visent à organiser les efforts de coopération aux fins d'une application efficace et effective des conventions internationales pertinentes, de même qu'ils expriment la volonté politique qu'ont les gouvernements d'États appartenant à une région donnée de collaborer à ces efforts. Vu que la navigation maritime est une activité mondiale pour laquelle des règles ont été établies à l'échelle internationale, les secrétariats des différents programmes pour les mers régionales et les différents centres régionaux de lutte contre la pollution marine accidentelle peuvent contribuer efficacement à l'amélioration et à la coordination de la mise en œuvre à l'échelle régionale, d'accords, de programmes et d'initiatives visant à lutter contre la pollution marine imputable à la navigation maritime.

145. Certains des programmes pour les mers régionales [Méditerranée, mer des Caraïbes, Pacifique Nord-Ouest et zone maritime relevant de la Convention de Koweït et de l'Organisation régionale pour la protection de l'environnement marin (ROPME)] se sont dotés de centres d'activités régionaux spécialisés qui, pour la plupart, sont gérés conjointement par l'OMI et par le PNUE et visent à prévenir les cas graves de pollution marine, à s'y préparer et à y faire face. Ce sont le plus souvent, non seulement des viviers de ressources et de compétences qui permettent d'aider les États contractants ou membres à se doter de plans nationaux d'urgence et à développer leurs capacités, mais aussi des outils servant à promouvoir la coopération bilatérale et multilatérale en matière de préparation aux situations d'urgence et d'intervention en cas d'urgence. Outre cette responsabilité globale, certains d'entre eux se sont spécialisés et ont adopté certaines pratiques en vue de répondre aux besoins des régions qu'ils desservent, en faisant appel chacun à un réseau d'établissements scientifiques et universitaires et d'institutions politiques régionaux.

2. Une structure régionale existante : le cas de la Méditerranée

146. Le Plan d'action pour la Méditerranée (PAM en vertu de la Convention de Barcelone) est un exemple de coopération régionale dans le domaine de la protection de l'environnement marin contre les accidents maritimes et les déversements illicites imputables à des navires. Les préoccupations des États membres face aux accidents graves (et aussi à des incidents de moindre ampleur et aux déversements d'hydrocarbures imputables à l'exploitation de navires et au transport d'hydrocarbures) ont donné lieu à la création du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) qui se trouve à Malte.

147. Le REMPEC a été choisi, à titre de démonstration, comme exemple d'instrument pouvant servir à la mise en œuvre du régime de l'État du pavillon. Le PNUE vise à créer, pour toutes les conventions relatives aux mers régionales et pour tous les plans d'action régionaux, des centres conçus sur le modèle du REMPEC.

a) Cadre institutionnel

148. Le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) a été créé en 1976 afin d'aider les États côtiers de la Méditerranée à développer leurs propres mécanismes nationaux de préparation aux situations d'urgence et d'intervention en cas d'urgence, ainsi qu'à préparer et à mettre en œuvre les plans d'urgence dont ils se sont dotés pour faire face aux cas de pollution marine imputable au secteur des transports maritimes. Ce centre vise à renforcer la capacité des États côtiers de la Méditerranée à empêcher la pollution par les navires et assurer l'application effective des règles généralement reconnues à l'échelle internationale. Il a aussi pour but de développer et de faciliter la coopération régionale dans les domaines non seulement de la préparation aux situations d'urgence et de l'intervention en cas de pollution marine accidentelle, mais aussi dans celui de la lutte contre la pollution imputable à des pétroliers et à d'autres navires. Il a conçu un système régional d'alerte rapide et de communication en cas de pollution marine et il contribue pour une part déterminante à promouvoir l'application effective par les États du pavillon, les États du port et les États côtiers, suivant les cas de la réglementation internationale pertinente, notamment la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) et la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (1990).

149. Le REMPEC est en train d'exécuter un projet sur les installations portuaires pour la réception des déchets des navires qui a pour but de réduire la pollution imputable aux déchets solides, aux eaux de ballast et aux résidus provenant des navires, en mer Méditerranée. Ce projet vise plus spécifiquement à faciliter, conformément aux annexes I et V de la Convention MARPOL 73/78, la mise en place d'installations portuaires pour la réception des déchets, des effluents et des résidus d'hydrocarbures provenant des navires.

150. Le PNUE et l'OMI gèrent ou aident à gérer le Centre d'activité régional pour la préparation et les interventions en cas de catastrophe écologique en milieu marin (MERRAC) situé à Taejon (République de Corée) dans le cadre du Plan d'action pour le Pacifique Nord-Ouest; le Centre d'activité régional (Regional Activities Center ou RAC), le Centre régional d'information et de formation pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine dans la région des Caraïbes qui se trouve à Curaçao (Antilles néerlandaises); le Centre d'intervention d'urgence pour la mer Noire de Varna (Bulgarie); et le Centre d'assistance mutuelle en cas d'urgence dans le milieu marin, dans la région qui relève de l'Organisation régionale pour la protection du milieu marin (ROPME).

b) Accent mis sur la prévention

151. Pour rendre la coopération régionale efficace et offrir aux autorités compétentes le fondement juridique nécessaire à l'obtention d'appuis et de fonds, il faut des instruments juridiques contraignants. L'adoption d'un nouveau Protocole de la Convention de Barcelone, le Protocole concernant la coopération visant à prévenir la pollution par les navires et à combattre la pollution de la mer Méditerranée dans les situations critiques a donné au REMPEC le fondement juridique dont il avait besoin pour axer ses efforts sur la solution des problèmes que posent la pollution accidentelle et celle qui résulte de l'exploitation des navires. Le Protocole, en tant qu'instrument juridique complémentaire de la Convention de

Barcelone, définit les principes essentiels qui régissent la lutte contre les menaces que les rejets accidentels ou les accumulations de petits écoulements d'hydrocarbures ou d'autres substances nuisibles font peser sur le milieu marin et sur les côtes.

152. En adoptant le protocole susmentionné, les États côtiers de la Méditerranée ont saisi l'occasion qui leur était offerte de fonder leur stratégie sur des bases juridiques solides et se sont ainsi dotés du cadre juridique dont ils avaient besoin pour œuvrer de concert à l'atténuation des effets imputables à l'exploitation des navires et de s'attaquer conjointement à des questions importantes comme celle des installations portuaires pour la réception des déchets provenant des navires, la gestion des eaux de ballast, la surveillance des déversements résultant de l'exploitation des navires, l'engagement de poursuites contre ceux qui enfreignent la réglementation en vigueur, les ports et autres lieux où les navires en détresse peuvent trouver abri, la sécurité de la navigation et les aides à la navigation.

153. Le nouveau Protocole concernant la coopération visant à prévenir la pollution par les navires et à combattre la pollution de la mer Méditerranée dans les situations critiques marque un réel progrès sur le plan juridique. En effet, à la différence du précédent protocole qui portait uniquement sur la coopération entre les États côtiers de la Méditerranée dans le domaine de la préparation et des interventions en cas d'accident maritime polluant ou menaçant de polluer l'océan, il traite aussi, outre ces questions, des moyens de prévenir la pollution imputable aux navires. En outre, alors que le précédent protocole mettait simplement l'accent sur le rôle des États côtiers qui sont les premiers à devoir intervenir en cas de pollution ou de menace de pollution accidentelle, il demande la participation et la contribution de certaines parties comme les États côtiers; les États du pavillon pour ce qui est des contrôles; les États du port s'agissant de la mise à disposition d'installations portuaires pour la réception des déchets des navires, de l'accueil des navires en détresse dans les ports et autres lieux où ils peuvent trouver abri. Les États riverains devraient veiller à ce que les nombreuses obligations incombant aux États côtiers, aux États du pavillon et aux États du port, en vertu du Protocole, soient remplies. C'est là assurément le meilleur moyen de contrôler enfin tous les aspects de la pollution marine en mer Méditerranée.

154. S'agissant en particulier de la prévention de la pollution, un des objectifs futurs du REMPEC et des autres centres régionaux qui se consacrent à la protection des mers régionales consistera à améliorer la qualité des inspections effectuées par l'État du pavillon et par l'État du port, en élaborant des normes régionales uniques qui s'appliqueront à toutes les procédures d'inspection de navires et en élevant le niveau des connaissances et le degré de compétence des inspecteurs, au moyen d'un programme de formation qui sera mis en place par l'intermédiaire de ces centres.

c) Préparation et intervention

155. Outre leurs composantes juridiques et institutionnelles, les centres d'activités régionaux spécialisés peuvent, dans la mesure où ils font partie des secrétariats des programmes pour les mers régionales, contribuer aux aspects opérationnels des interventions visant à combattre et à atténuer les effets des marées noires proprement dites, une fois que la nappe d'hydrocarbures a atteint la surface de l'eau.

156. C'est ainsi par exemple que, dans le cadre du Protocole concernant la coopération visant à prévenir la pollution par les navires et à combattre la pollution

de la mer Méditerranée dans les situations critiques, une unité d'assistance pour la Méditerranée, relevant du REMPEC, a été constituée. Les spécialistes qui seront envoyés sur les lieux d'un accident, en tant que membres de cette unité, fourniront une assistance technique et des conseils aux autorités afin de les aider, dans un premier temps, à décider des mesures d'intervention qui doivent être prises et à se prononcer sur l'assistance supplémentaire dont ils ont besoin. L'unité aidera aussi les États sollicitant son aide à appliquer les dispositions qui s'appliquent à la coopération régionale en situation d'urgence, par la voie notamment des arrangements et des procédures adoptées par les Parties contractantes en vue de faciliter la coopération et l'assistance mutuelle.

157. Un des objectifs principaux de la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (dite « Convention OPRC ») est de développer la coopération à l'échelle mondiale et de faciliter l'octroi d'une assistance pour les interventions visant à lutter contre la pollution. Lorsque les capacités d'intervention d'une région ne sont pas suffisantes pour faire face à une situation d'urgence, une assistance peut être directement obtenue auprès des parties à la « Convention OPRC », ou, en vertu de cette même convention, par l'intermédiaire de l'OMI. Les procédures à suivre lors des interventions conjointes devraient faire partie intégrante des mécanismes de préparation et d'intervention et, à ce titre, s'inspirer des directives de l'OMI, en particulier celles qui ont trait aux arrangements d'ordre administratif (douanes, questions d'immigration, etc.). La collaboration entre le PNUE et l'OMI a contribué pour une part déterminante à l'élaboration d'arrangements régionaux de coopération en matière de préparation et de lutte contre la pollution imputable aux hydrocarbures tandis que des accords régionaux ont été conclus dans la plupart des régions du monde. En vertu de ces accords, des plans d'urgence régionaux et interrégionaux ont été mis sur pied dans bon nombre de régions, assurant ainsi une intégration efficace des mécanismes de lutte contre la pollution marine au cadre général des conventions et programmes relatifs aux mers régionales.

158. Avant que la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (dite « Convention OPRC ») ne soit adoptée, l'OMI et le PNUE ont coopéré activement pendant des années afin d'encourager l'élaboration d'arrangements régionaux visant à lutter contre la pollution marine dans les situations critiques. Cette collaboration a conduit à l'élaboration d'une série d'accords intergouvernementaux et régionaux en vertu desquels les États et les secrétariats d'organisations parties ont pris l'engagement de coopérer en vue de lutter contre les cas graves de pollution marine susceptibles d'affecter plus d'un État. Dans plusieurs régions, ces efforts de coopération ont été renforcés par la mise en place de plans d'urgence, à l'échelle régionale et sous-régionale, ainsi que par la création de centres régionaux. En outre, à l'article 10 de la « Convention OPRC », il est demandé instamment aux parties d'appliquer les dispositions de la Convention par la voie de mécanismes bilatéraux et régionaux.

3. Coopération interinstitutions

159. La coopération interinstitutions est de toute évidence indispensable à l'élaboration de stratégies mondiales et régionales qui permettent de prévenir et d'atténuer l'impact environnemental et économique des accidents graves impliquant des pétroliers.

160. Conscients de cette nécessité, le PNUE et l'OMI ont organisé conjointement, en 1985, une réunion d'experts sur les arrangements de coopération régionaux visant à lutter contre les cas graves de pollution marine. Cette réunion visait en premier lieu à encourager la coopération régionale et interrégionale dans le domaine de la lutte contre ce type de pollution.

161. Une initiative plus récente a été la création, en octobre 2002, d'un Forum PNUE/OMI sur les arrangements régionaux de coopération en matière de lutte contre la pollution marine. Ce forum a pour objectif principal de rassembler des représentants des secrétariats et des centres régionaux des différentes conventions et des différents plans d'action relatifs aux mers régionales afin d'échanger des données d'expérience, de débattre de questions d'intérêt commun et d'examiner un certain nombre d'activités et de programmes mis en œuvre dans les régions et les sous-régions, en facilitant notamment les échanges entre ceux qui ont une longue expérience de l'application d'arrangements régionaux de lutte contre la pollution et ceux qui en sont aux tous premiers stades de la mise en œuvre. Le Forum vise à formuler des recommandations touchant aux aspects futurs de la coopération interrégionale et interinstitutions ainsi qu'à l'assistance que doivent se prêter les différentes entités régionales de même qu'il cherche à recenser les domaines où une harmonisation des procédures et des modalités de collaboration serait possible.

4. Conclusion

162. Le Programme du PNUE pour les mers régionales pourrait, par le biais des secrétariats régionaux et des centres d'activités régionaux qui se consacrent à la préparation et à la lutte contre les déversements d'hydrocarbures, contribuer de manière efficace à l'élaboration et à la mise en œuvre, au niveau régional, de mesures de contrôle par l'État du pavillon et d'autres dispositions pertinentes susceptibles de prévenir et d'atténuer les effets environnementaux et économiques préjudiciables des marées noires.

163. La coopération interinstitutions est indispensable au lancement conjoint des initiatives dont il est fait mention plus haut ainsi qu'à l'accroissement de leur efficacité qui devrait permettre de renforcer la surveillance et de veiller de plus près à l'application des mesures aux niveaux régional et national.

E. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et les pavillons de complaisance

Rapport établi par le secrétariat de la CNUCED

164. Au cours de ces 25 dernières années, la CNUCED a été amenée à traiter, à des degrés divers, du problème de l'immatriculation des navires, des pavillons de complaisance et de leur impact sur le transport maritime dans le monde. En 1978, elle a publié un important rapport consacré aux pavillons de complaisance⁶⁷ qui a permis d'appeler l'attention de la communauté internationale sur le problème. À l'époque, on s'était accordé à reconnaître que les pavillons en question faisaient obstacle à l'essor des activités de transport maritime international et empêchaient le

transfert de ces activités vers les pays en développement. C'est dans ce contexte qu'un examen approfondi des incidences économiques, sociales et environnementales de l'utilisation croissante des pavillons de complaisance a été entrepris. L'intérêt que porte la CNUCED à la question a permis l'adoption, en 1986, de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires. Depuis lors, les efforts déployés par le secrétariat dans ce domaine ont porté essentiellement sur l'analyse quantitative du phénomène des pavillons de complaisance, par la voie d'une étude annuelle sur les transports maritimes, et sur la fourniture, à la demande des intéressés, d'une aide aux pays souhaitant adhérer à la Convention et incorporer certains de ses éléments à leur législation nationale.

Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires (1986)

165. La CNUCED s'est penchée pendant plus d'une décennie sur la question de l'élimination progressive des pavillons de complaisance et des conditions d'immatriculation des navires. À la cinquième Conférence ministérielle qui a eu lieu à Manille en 1979, elle a adopté, à la majorité des voix, la résolution 120 (V) dans laquelle elle a « pris note du vœu de nombreux pays d'éliminer progressivement le régime de libre immatriculation » et a demandé au secrétariat de la CNUCED de faire de nouvelles études « concernant les effets de l'élimination progressive des registres de l'immatriculation, ses incidences économiques et sociales sur l'économie des pays en développement, ses répercussions sur les transports maritimes et mondiaux » et « d'étudier simultanément la possibilité d'instituer un mécanisme juridique pour la régulation des opérations des flottes de libre immatriculation pendant la période correspondante ».

166. En dépit des nombreuses études qui ont été publiées et des larges débats qui ont eu lieu lors des réunions intergouvernementales, il a été impossible de s'entendre sur la question des pavillons de complaisance. Aussi s'est-on rendu compte que le but initial des efforts entrepris était hors d'atteinte. Les discussions ont alors porté sur la question de savoir si l'existence d'un « lien authentique » entre un navire et l'État acceptant d'inscrire celui-ci sur son registre national des navires était souhaitable. Bien que le concept de « lien authentique » soit déjà apparu, sous le nom de « lien substantiel », dans la Convention de Genève sur la haute mer (1958) et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982), aucun de ces instruments n'en a donné de définition.

167. C'est à l'issue des longues tractations qui ont eu lieu au sein d'un groupe préparatoire intergouvernemental et d'une conférence des Nations Unies en quatre volets tenue sous les auspices de la CNUCED que la Convention sur les conditions d'immatriculation des navires a été adoptée, le 7 février 1986. Cette convention définit les éléments essentiels du « lien authentique » qui doit exister entre l'État et le navire battant son pavillon. L'article premier de cet instrument définit ses objectifs comme suit :

« Pour assurer ou, le cas échéant, renforcer le lien authentique entre l'État et les navires battant son pavillon, et pour exercer efficacement sur ces navires sa juridiction et son contrôle en matière d'identification et de responsabilité des propriétaires des navires et des exploitants, comme en matière administrative, technique, économique et sociale, l'État du pavillon applique les dispositions figurant dans la présente Convention. »

168. Les articles 8, 9 et 10 de la convention susmentionnée visent à établir un lien économique entre l'État et le navire battant son pavillon, en stipulant que les nationaux dudit État doivent participer à l'armement et à la gestion des navires, et en tant que propriétaires de ces navires. L'article 6 qui traite de l'identification et de la responsabilité exige de l'État qu'il prenne les mesures voulues pour s'assurer que les navires qu'il immatricule ont des propriétaires, des exploitants identifiables de manière adéquate aux fins de s'assurer de leur pleine responsabilité. La Convention contient des dispositions à caractère obligatoire et non obligatoire qui la vident d'une bonne partie de sa substance.

169. La Convention entrera en vigueur lorsqu'elle aura été ratifiée par 40 États représentant le quart du tonnage mondial.

170. Plus de 20 ans se sont écoulés depuis l'adoption de la Convention. Les événements qui se sont produits depuis, en particulier après le 11 septembre 2001, ont montré que subordonner l'immatriculation des navires à la présence d'un critère « lien authentique », tels que le définit la Convention de 1986 sur l'immatriculation des navires, n'est plus suffisant. Les États acceptant d'inscrire un navire sur leur registre doivent être soumis à des contrôles plus rigoureux. Le moment est peut-être venu de revoir la Convention afin de déterminer les amendements et autres modifications qu'il conviendrait de lui apporter pour qu'elle puisse répondre aux besoins actuels en matière de sécurité.

Les pays de libre immatriculation et leurs flottes

171. Depuis 1968, la CNUCED fait rapport sur les pays de libre immatriculation dans sa publication annuelle intitulée *Étude sur les transports maritimes*. Le présent chapitre fait la synthèse des informations recueillies durant plusieurs années en vue de mettre en lumière les principales caractéristiques à long terme des pavillons de complaisance, et elle passe en revue les faits nouveaux qui ont conduit à l'adoption de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires.

172. Les registres libres se caractérisent essentiellement par le lien flou, voire inexistant qui unit le pavillon d'immatriculation au navire. L'article premier de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires (1986), qui n'est jamais entrée en vigueur, stipule que la Convention a pour objectif de renforcer « le lien authentique entre l'État et les navires battant son pavillon ». Au 31 juillet 2003, 11 pays seulement (la Bulgarie, la Côte d'Ivoire, l'Égypte, la Géorgie, le Ghana, Haïti, la Hongrie, l'Iraq, la Jamahiriya arabe libyenne, le Mexique et Oman) étaient parties à cette convention.

173. Au fil des années, plusieurs États ont rejoint la catégorie des pays de libre immatriculation. Les six États mentionnés dans le tableau 1 ont constamment figuré sur la liste des principaux pays de libre immatriculation contenue dans l'*Étude des transports maritimes* de la CNUCED. En 2003, les deux principaux pays de libre immatriculation comptaient pour 66,1 % du total des navires battant pavillon de complaisance, alors qu'en 1970 ce pourcentage était de 95,7 %. Cette diminution témoigne de manière manifeste de la prolifération des registres qui facilitent la navigation sous pavillon de complaisance.

Tableau 1
Taille de la flotte des pays de libre immatriculation^a

Pays	Millions de tjb pour certaines années				
	2003	2000	1990	1980	1970
Panama	186,4	158,9	62,2	39,0	8,9
Libéria	77,0	85,2	99,2	158,0	58,5
Bahamas	49,6	44,9	22,4	n.d.	n.d.
Malte	42,6	46,7	n.d.	n.d.	n.d.
Chypre	36,0	36,7	33,0	3,0	1,7
Bermudes	7,0	10,4	7,8	n.d.	n.d.

^a Navires de tjb de 100 ou plus.

174. Outre les principaux pays de libre immatriculation, il a toujours existé un certain nombre de registres plus petits considérés comme des registres libres. Au fil des années, la liste des pays de libre immatriculation a changé. Dans les années 90, Singapour, Oman et la Somalie n'y figuraient déjà plus, tandis que Malte, les Bermudes et Vanuatu y faisaient leur entrée. Aujourd'hui, les registres d'Antigua-et-Barbuda, de Belize, des Bermudes, du Cambodge, du Costa Rica, du Honduras, des îles Caïmanes, de Maurice, de Sao Tomé-et-Principe, de Vanuatu et de Saint-Vincent-et-les Grenadines sont considérés comme facilitant la navigation sous pavillon de complaisance.

175. Le tableau 2 fait apparaître le pourcentage négligeable de nationaux de pays de libre immatriculation propriétaires des navires battant pavillon de ces États. Dans la plupart des cas, ces pourcentages sont nuls, sauf pour Chypre où le taux de participation des nationaux à la flotte battant pavillon chypriote a néanmoins considérablement diminué depuis 1990.

Tableau 2
Participation des nationaux d'États de libre immatriculation dans les flottes naviguant sans pavillon de ces pays

Pays	Taux de participation des nationaux d'États de libre immatriculation				
	2003	2002	2001	1993	1991
Panama	–	–	–	–	0,1
Libéria	–	–	–	–	–
Bahamas	–	–	0,5	0,4	0,2
Malte	–	0,1	0,1	n.d.	2,1
Chypre	2,6	2,3	2,4	8,4	12,1
Bermudes	–	–	–	–	–

176. Depuis les années 70, la part des pays de libre immatriculation dans le tonnage mondial total a plus que doublé, passant de 21,6 à 47,2 % en 2003 (voir tableau 3). Le tonnage des pays de libre immatriculation a été multiplié par 5,6, soit un

accroissement équivalant à plus du double de celui du tonnage mondial qui, pendant la même période, a été multiplié par 2,5.

Tableau 3
Tonnage mondial et tonnage des pays de libre immatriculation^a

<i>Date</i>	<i>Tonnage mondial (millions de tpl)</i>	<i>Tonnage des pays de libre immatriculation (millions de tpl)</i>	<i>Part représentée par le tonnage des pays de libre immatriculation</i>
1 ^{er} juillet 1970	326,1	70,3	21,6
1 ^{er} juillet 1980	682,8	212,6	31,1
1 ^{er} juillet 1990	658,4	224,6	31,1
1 ^{er} janvier 2000	799,0	384,7	48,1
1 ^{er} janvier 2003	844,2	398,5	47,2

^a Navires de 100 tjb ou plus.

177. La composition de la flotte des pays de libre immatriculation est indiquée au tableau 4. Les vraquiers et les pétroliers représentent les trois quarts de cette flotte.

Tableau 4
Structure de la flotte de libre immatriculation par catégorie de navire

<i>Date</i>	<i>Tonnage total (millions de tpl)</i>	<i>Part (en pourcentage) de la flotte de libre immatriculation, par type de navire</i>				
		<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classique</i>	<i>Porte- conteneurs</i>	<i>Autres</i>
1 ^{er} janvier 2000	384,7	37,0	39,4	10,2	6,6	6,8
1 ^{er} janvier 2003	398,5	37,1	41,1	8,3	9,2	4,2

178. La part du tonnage mondial, par catégorie de navires, représenté par la flotte des pays de libre immatriculation, est indiquée au tableau 5. La part la plus importante (plus de 50 %), est celle des vraquiers. Celle des pétroliers et des porte-conteneurs est elle aussi non négligeable. C'est dans la catégorie des porte-conteneurs que les libres immatriculations ont le plus augmenté.

Tableau 5
Part (en pourcentage) du tonnage mondial immatriculée dans des registres libres, par type de navire

<i>Année</i>	<i>Part (en pourcentage) du tonnage mondial immatriculée dans des registres libres, par type de navire</i>				
	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classique</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres</i>
1970	26,4	24,1	7,6	1,0	3,6
1980	36,2	31,7	20,8	13,5	17,0
1990	41,6	33,2	26,2	21,1	24,2

<i>Part (en pourcentage) du tonnage mondial immatriculée dans des registres libres, par type de navire</i>					
<i>Année</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires</i>		<i>Autres</i>
			<i>de charge classique</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	
2000	50,8	55,0	36,5	40,6	38,2
2003	48,6	54,6	34,1	44,4	28,3

179. Comme l'indique le tableau 6, les âges moyens des flottes mondiales et des flottes des pays de libre immatriculation étaient similaires, et ce, tant pour l'ensemble de la flotte que pour la plupart des types de navires. Toutefois, comme ces dernières années, la pyramide des âges dans les secteurs des vraquiers et des cargos a été plus favorable, l'âge des navires immatriculés dans des registres libres a été légèrement inférieur à celui de l'ensemble des navires qui composent la flotte mondiale.

Tableau 6
Âge des flottes mondiales et des flottes immatriculées dans des registres libres, par type de navire

<i>Année</i>	<i>Flotte</i>	<i>Tous navires</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classique</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres</i>
1970	Mondiale	9,3	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Immatriculée dans des registres libres	9,8	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1980 ^a	Mondiale	9,9	8,9	9,1	13,2	n.d.	n.d.
	Immatriculée dans des registres libres	9,6	8,5	9,1	14,8	n.d.	n.d.
1990 ^a	Mondiale	14,1	15,3	12,9	15,0	10,4	13,1
	Immatriculée dans des registres libres	15,1	16,3	14,6	14,3	9,3	12,9
2000 ^b	Mondiale	14,5	15,0	13,6	17,3	11,0	15,6
	Immatriculée dans des registres libres	14,3	14,8	13,5	16,4	11,3	15,5
2003 ^b	Mondiale	12,6	11,6	12,7	17,0	8,9	16,0
	Immatriculée dans des registres libres	12,1	11,6	12,0	15,8	9,1	16,0

^a Calculé sur la base du tjb au milieu de l'année.

^b Calculé sur la base du tpl au début de l'année.

Principaux pays maritimes

180. La flotte des pays de libre immatriculation est étroitement liée à celle des principaux pays maritimes dans la mesure où ces derniers transfèrent leurs navires

sous pavillon de libre immatriculation. Le tableau 7 dresse la liste des 35 principaux pays maritimes du monde qui représentaient près de 94 % du tonnage mondial en 1990 et 2003. Le tableau indique également le pourcentage, pour chaque pays, de navires transférés sous pavillons étrangers, notamment sous pavillon de libre immatriculation. En 2003, ces 35 pays ont transféré au total 465,8 millions de tonnes de port en lourd dont 76,4 % dans les six principaux États de libre immatriculation.

Tableau 7
Principaux pays maritimes – classés par ordre d'importance
et suivant la taille de leur flotte^a

Pays	État au 1 ^{er} janvier 2003			État au 1 ^{er} juillet 1990				
	Tonnage (millions de tlp)	Pourcentage transféré sous pavillon de libre immatriculation	Pourcentage de la flotte mondiale	Tonnage (millions de tlp)	Pourcentage transféré sous pavillon de libre immatriculation	Pourcentage de la flotte mondiale		
Grèce	1	149,9	70,1	19,5	1	81,0	56,5	13,8
Japon	2	104,4	87,1	13,6	2	80,3	56,1	13,5
Norvège	3	58,1	53,3	7,6	4	55,0	33,2	9,2
Chine	4	44,3	48,8	5,8	8	25,1	19,9	4,2
États-Unis	5	42,5	74,1	5,5	3	55,1	66,4	9,2
Allemagne	6	40,7	82,2	5,3	10	12,7	62,7	2,1
Hong Kong (Chine)	7	37,7	65,0	4,9	5	29,8	88,8	5,0
République de Corée	8	25,8	64,6	3,4	9	15,7	27,0	2,6
Taiwan (province de Chine)	9	22,3	71,7	2,9	14	10,5	36,1	1,8
Singapour	10	19,4	34,9	2,5	17	7,5	38,1	1,3
Royaume-Uni	11	18,1	56,5	2,4	7	25,6	68,9	4,3
Danemark	12	16,5	48,3	2,2	12	11,5	40,4	1,9
Fédération de Russie ^b	13	16,2	48,1	2,1	6	29,3	2,5	4,9
Italie	14	12,2	31,9	1,6	11	11,7	6,8	2,0
Arabie saoudite	15	11,0	91,6	1,4		n.d.	n.d.	n.d.
Inde	16	10,5	10,8	1,4	13	10,8	4,1	1,8
Turquie	17	8,9	18,9	1,2	18	6,6	10,7	1,1
Pays-Bas	18	7,2	43,8	0,9	24	5,5	41,1	0,9
Iran (République islamique d')	19	7,1	3,2	0,9	16	8,6	0,3	1,5
Suisse	20	7,0	90,1	0,9	28	4,0	88,4	0,7
Suède	21	6,9	79,3	0,9	23	5,5	51,3	0,9
Malaisie	22	6,6	12,1	0,9		n.d.	n.d.	n.d.
Brésil	23	6,5	31,4	0,9	15	9,9	3,6	1,7
Belgique	24	6,2	97,3	0,8	22	5,7	56,7	1,0
France	25	6,0	50,6	0,8	20	6,1	50,3	1,0
Canada	26	5,9	56,0	0,8	35	2,4	76,9	0,4
Philippine	27	4,8	15,5	0,6	29	3,5	5,4	0,6

Pays	État au 1 ^{er} janvier 2003				État au 1 ^{er} juillet 1990			
	Tonnage (millions de tlp)	Pourcentage transféré sous pavillon de libre immatriculation	Pourcentage de la flotte mondiale		Tonnage (millions de tlp)	Pourcentage transféré sous pavillon de libre immatriculation	Pourcentage de la flotte mondiale	
Indonésie	28	4,3	25,3	0,6	34	2,4	35,1	0,4
Espagne	29	4,2	96,6	0,6	25	5,1	4,8	0,9
Koweït	30	3,3	–	0,4	26	4,6	38,6	0,8
Monaco	31	3,1	100,0	0,4	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Australie	32	2,8	49,7	0,4	31	2,9	6,5	0,5
Chypre	33	2,7	70,5	0,4	19	6,1	16,4	1,0
Croatie ^c	34	2,3	54,2	0,3	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Chili	35	2,2	61,3	0,3	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Yougoslavie		n.d.	n.d.	n.d.	21	6,0	4,5	1,0
Pologne		n.d.	n.d.	n.d.	27	4,2	–	0,7
Finlande		n.d.	n.d.	n.d.	30	3,4	72,9	0,6
Argentine		n.d.	n.d.	n.d.	32	2,7	10,2	0,5
Pakistan		n.d.	n.d.	n.d.	33	2,5	80,1	0,4

^a Navires de 1 000 tjb au plus.

^b URSS en 1990.

^c Sous Yougoslavie en 1990.

181. D'année en année, la liste des pays qui figurent au paragraphe ci-dessus a connu certains changements mineurs, notamment pour ce qui concerne les pays figurant au bas du tableau. C'est ainsi qu'entre le 1^{er} juillet 1989, date à laquelle la liste a été établie pour la première fois, et le 1^{er} juillet 1990, l'Indonésie a remplacé la Roumanie, et qu'entre le 1^{er} janvier 2002 et le 1^{er} janvier 2003, le Chili a pris la place des Émirats arabes unis. Bon nombre de ces pays ont un pourcentage non négligeable de navires battant pavillon étranger. Rares sont ceux dont les navires naviguent exclusivement sous pavillon national.

F. Organisation de coopération et de développement économiques

(Établi par le Secrétariat de l'OCDE)

182. Au cours des années écoulées, le Comité des transports maritimes (CTM) de l'OCDE a consacré plusieurs rapports de fond au problème de la navigation sous-normes. Ces documents sont résumés ci-après. En outre, les États membres du CTM ont approuvé, en se fondant sur ces travaux, deux documents sur la lutte contre la navigation sous-normes : la Déclaration sur la navigation sous-normes (2002) et le Plan d'action pour lutter contre la navigation sous-normes (2000). Ces documents sont reproduits dans leur totalité dans les sous-chapitres 2 et 3 ci-après.

1. Rapports récents du Comité des transports maritimes consacrés à la question de la navigation sous-normes

a) Mesures d'incitation en faveur des armateurs respectueux des normes de qualité

183. Le Comité des transports maritimes a rangé les mesures d'incitation au nombre des stratégies qui permettraient d'encourager les armateurs respectueux des normes de qualité à se conformer à la réglementation internationale, et il a fait figurer ce point dans sa « déclaration sur la navigation sous-normes » (voir le sous-chapitre 3 ci-après). Le rapport examine la notion de « mesures d'incitation » susceptibles d'encourager les armateurs respectueux des normes de qualité (et aussi, le cas échéant, d'autres secteurs de l'industrie) à respecter ces normes et de les aider à mieux lutter contre la concurrence déloyale des exploitants de navires sous-normes et de leurs utilisateurs.

184. Le document contient notamment les conclusions ci-après :

- Les mesures d'incitation ne doivent pas être des subventions. Par conséquent, elles doivent, par définition, être étroitement et clairement liées à la navigation sous-normes et avoir pour effet direct de faire en sorte que les charges et les coûts supportés par les exploitants de navires sous-normes et par leurs utilisateurs soient plus lourdes que celles que doivent assumer ceux qui se comportent de manière responsable.
- Les avantages économiques que procurent les mesures d'incitation ne doivent être accessibles qu'aux seuls navires respectueux des normes de qualité et devraient pénaliser les exploitants de navire sous-normes. Il faudrait que la qualité puisse être mesurée de manière objective et transparente et que les informations ainsi recueillies soient mises à la disposition de toutes les parties concernées.
- Dans l'idéal, les « mesures d'incitation » devraient avoir une portée mondiale, ou tout au moins régionale, et impliquer certaines dispositions telles que la diminution des montants des primes d'assurance. D'autres mesures pourraient prendre la forme d'une diminution des redevances portuaires subordonnée aux performances en matière de sécurité et de respect des normes environnementales, qui pourraient commencer par prendre effet à l'échelle locale puis être étendue, si l'expérience est concluante, à la région, voire toute la planète.
- D'autres mesures d'incitation pourraient offrir des avantages pratiques aux navires qui se conforment systématiquement à la réglementation internationale, par exemple en diminuant la fréquence et l'intensité des inspections par l'État du port des navires dont les performances auraient après inspection été jugées satisfaisantes. Toutes ces mesures d'incitation peuvent encourager les propriétaires de navires et les États du pavillon à continuer d'améliorer la qualité.
- Certaines mesures d'incitation peuvent procurer des avantages difficilement mesurables (prestige attaché aux déclarations de conformité, image favorable auprès des assureurs) mais qui n'en sont pas moins valables.

185. Le rapport traite également des mesures de dissuasion, faisant observer que pour les armateurs qui ne se conforment pas aux normes, ces mesures sont

l'équivalent de ce que les mesures d'incitation peuvent représenter pour les armateurs responsables. Par exemple, si des propriétaires de navires qui sont tenus de remédier à de graves irrégularités à la suite d'inspections portuaires réglementaires, se voient imposer une inspection supplémentaire assortie à un recouvrement des coûts et/ou une majoration de leur prime d'assurance, l'effet de ces mesures sera le même que celui que pourraient avoir des mesures d'incitation directe prises en faveur des armateurs responsables. Dans ces cas-là, il se pourrait que l'armateur pénalisé tente d'échapper à ces mesures de dissuasion ou à ces frais supplémentaires, en faisant le nécessaire pour se conformer aux règles de sécurité et à la réglementation environnementale.

186. Se fondant sur ces observations, les auteurs du rapport présentent dans ses grandes lignes, un plan éventuel d'incitation et de dissuasion.

b) Rapport sur la propriété et le contrôle des navires⁶⁸

187. Dans le cadre des travaux que le Comité des transports maritimes consacre à la question de la sécurité des transports maritimes, le présent document examine les moyens qui permettent de dissimuler l'identité du propriétaire effectif (ou final) et de celui qui exerce le contrôle sur les navires et qui, pour une raison ou pour une autre souhaite rester anonyme. Pour ce faire, il ne se limite pas à étudier les procédures d'immatriculation des navires prévues par les États du pavillon, mais il examine aussi les structures sociétaires qui constituent les principaux moyens d'occulter effectivement l'identité des propriétaires effectifs.

188. L'étude a permis de dégager les principales constatations suivantes :

- Il est très facile et comparativement peu coûteux, d'édifier un réseau complexe d'entités juridiques pour dissimuler très efficacement l'identité des bénéficiaires effectifs qui ne veulent pas être connus.
- Si certains registres maritimes facilitent délibérément l'anonymat des propriétaires et vont jusqu'à l'encourager, les principaux moyens qui permettent de dissimuler l'identité des propriétaires ne sont pas tant les registres eux-mêmes que certaines structures sociétaires.
- Ces structures sociétaires sont disponibles dans bon nombre de juridictions, elles sont tout à fait légales et permettent de créer des International Business Corporations – IBC (sociétés commerciales internationales) dûment enregistrées et habilitées à conclure des transactions commerciales presque partout dans le monde (mais généralement pas dans le pays où elles sont constituées).
- Dans le cas des procédures d'immatriculation des navires, la principale caractéristique qui facilite l'anonymat des particuliers est la possibilité (tout à fait logique dans une perspective commerciale) d'immatriculer des sociétés en tant que propriétaires de navires.
- Parmi les mécanismes les plus couramment utilisés et les plus efficaces qui peuvent assurer l'anonymat des propriétaires effectifs, on peut citer les actions au porteur, les actionnaires mandataires, les administrateurs mandataires, le recours à des intermédiaires pour agir au nom des propriétaires et l'absence de véritables obligations d'information dans certaines juridictions.

- Les mécanismes institutionnels les plus couramment utilisées sont les sociétés fermées à régime de responsabilité limitée et les international business corporations – IBC (sociétés commerciales internationales). On peut aussi mentionner les fiducies, les fondations et les sociétés de personnes.
- C'est dans les juridictions qui gèrent des registres de libre immatriculation, lesquels par définition, n'imposent aucun critère de nationalité, qu'il est plus facile d'enregistrer des navires qui sont masqués par des dispositifs juridiques et sociétaires complexes. Le plus souvent, ces dispositifs recouvrent plusieurs juridictions internationales qui seront beaucoup plus difficiles à démêler.
- S'il est vrai que les registres de libre immatriculation constitueront les cibles les plus évidentes pour les propriétaires effectifs désireux d'éviter de révéler leur identité, les registres traditionnels, y compris ceux des pays de l'OCDE, peuvent ne pas échapper au risque d'être utilisés par des propriétaires effectifs anonymes. Les inconvénients découlant de la plus grande complexité due à la nécessité de respecter les critères d'immatriculation des registres traditionnels sont compensés par le fait que les navires inscrits sur ces registres attirent moins l'attention.
- Certains dispositifs institutionnels, consentis dans certains territoires d'anciennes administrations coloniales (britannique, française, néerlandaise, par exemple) ainsi que des accords internes de libre-échange (comme l'UE) peuvent aussi offrir des possibilités, quoique complexes et peut-être risquées, aux propriétaires effectifs qui recherchent l'anonymat pour atteindre leurs objectifs.

c) Rapport sur les économies imputables au non-respect de la réglementation environnementale internationale en vigueur dans le secteur maritime⁶⁹

189. Ce rapport examine les avantages commerciaux injustes accordés aux propriétaires de navires sous-normes qui ne se conforment pas à la réglementation environnementale internationale applicable à leurs navires. Ce document s'inspire des précédents travaux que le Comité des transports maritimes a consacrés aux économies que les propriétaires et exploitants de navires peu scrupuleux peuvent réaliser en exploitant des navires sous-normes.

190. Six points essentiels se dégagent du rapport :

- Le premier est que les coûts « prioritaires » que doivent supporter les propriétaires ou exploitants de navires « moyens » respectueux des normes environnementales ne sont pas si élevés. Ils incluent le capital ainsi que les frais d'entretien et de réparation du matériel environnemental. Ils comprennent aussi les coûts d'élimination des déchets résiduels non traités par les systèmes installés à bord des navires. Compte tenu des coûts d'exploitation moyens, ces montants peuvent représenter de 3,5 à 6,5 % des coûts d'exploitation du navire. Toutefois, lorsque les marges sont étroites (par exemple lorsque les recettes sont inférieures aux coûts de financement et d'exploitation du navire), certains propriétaires et exploitants peuvent être tentés d'éviter ces frais, d'autant que le non-respect de la réglementation environnementale ne met directement en péril le navire ni l'équipage ou la cargaison.

- En voulant éviter les coûts « prioritaires » dont il fait mention plus haut, on provoque souvent des pannes de matériel, ce qui signifie qu'aucun déchet ne peut être traité à bord des navires. Les déchets qui s'accumulent doivent, en vertu de la réglementation internationale, être déchargés au port. Bien que les coûts de leur déchargement varient, ils demeurent élevés, et bon nombre d'exploitants de navires sous-normes peuvent choisir de ne pas les assumer. Les économies ainsi réalisées sont directement proportionnelles à la quantité de déchets produits (et déversés illicitement par-dessus bord).
- En règle générale, à mesure que les navires prennent de l'âge, il devient de plus en plus cher de se conformer aux normes environnementales auxquelles ils sont soumis. Les coûts sont encore plus élevés sur les marchés non rémunérateurs.
- Pour que les sanctions prévues en cas de non-conformité à la réglementation soient efficaces, il faut que tous les auteurs de ces manquements courent un risque élevé d'être arrêtés et poursuivis en justice et que le montant des amendes soit suffisamment élevé pour que le respect de ladite réglementation devienne une solution plus économique. La première condition suppose une surveillance efficace des océans, des inspections par l'État du port ainsi que l'engagement de poursuites judiciaires, tandis que la deuxième est fonction du montant réel des amendes imposées. Une amende dissuasive devrait être d'un montant au moins égal à celui des frais que la non-conformité à la réglementation permet d'éviter. Bien que le montant des amendes ait récemment augmenté, l'on ne sait pas encore très bien si le montant moyen des amendes imposées aux navires de commerce qui enfreignent les dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) satisfont aux exigences énoncées ci-dessus.
- L'adoption de plusieurs instruments internationaux nécessaires aura très probablement un impact sur les coûts environnementaux du transport maritime. Le rapport prévoit que ces coûts seront de deux à trois fois plus élevés que ceux qui sont actuellement supportés par les armateurs de navires moyens respectueux des règles et normes environnementales. Aussi faudra-t-il se montrer particulièrement vigilants face à des pratiques sous-normes qui risquent de pénaliser encore davantage les armateurs de navires respectueux des normes de qualité en donnant un avantage commercial accru aux exploitants qui font fi de ces normes.
- Les boues de fioul lourd sont la principale source de déversements illicites d'hydrocarbures imputables à des navires. Tant que les moteurs des navires seront alimentés par des produits finaux de la chaîne de génération d'hydrocarbure qui sont extrêmement « sales », les navires accumuleront des boues qui, en vertu de la réglementation internationale, ne peuvent être éliminées que dans les installations de réception portuaire et/ou brûlées dans des incinérateurs agréés. Amener le secteur maritime à renoncer progressivement à ces carburants et à opter pour des sources d'énergie plus propres, comme on l'a déjà fait pour les transports terrestres, contribuera pour beaucoup à réduire la production de boues, les déversements d'hydrocarbure et, partant, l'avantage concurrentiel dont bénéficient les navires non respectueux des normes en vigueur.

d) L'offre et la formation du personnel maritime⁷⁰

191. Vu que l'erreur humaine est l'une des causes principales des accidents survenus en mer (notamment ceux qui sont des sources de pollution), la formation adéquate des équipages des navires est un élément indispensable de la sécurité des transports maritimes. La présente étude examine l'impact des progrès en matière de conception, de construction et de technologie navales ainsi que de méthodes de gestion et d'exploitation sur la demande d'équipage de navires, tant en termes d'effectifs que de niveaux de qualification. Il s'agit aussi d'étudier les conséquences qu'une pénurie de personnel maritime originaire des pays de l'OCDE aurait sur l'exploitation des flottes nationales et l'exercice des fonctions connexes à terre.

192. Le rapport met en évidence les points ci-après :

- La plupart des acteurs maritimes considèrent que la formation des marins est inadaptée par rapport aux besoins actuels, et davantage encore par rapport aux besoins futurs.
- La demande de marins dotés de qualifications pratiques de base reste forte. Or, de manière générale, celles-ci sont signalées comme faisant défaut et comme n'étant pas dispensées par les établissements de formation. En effet, une place excessive est accordée aux connaissances théoriques.
- On dénote un manque de coopération et de communication entre les établissements de formation et l'ensemble du secteur des transports maritimes pour recenser les nouvelles technologies, les problèmes commerciaux, etc.
- La formation aux nouveaux équipements et aux nouvelles technologies est insuffisante. Les navires d'aujourd'hui sont de plus en plus complexes alors que les marins n'ont que des connaissances techniques limitées.
- Les propriétaires/exploitants de navires et les employeurs à terre déplorent le manque de compétences en gestion et en informatique chez les officiers de marine en service et chez les anciens officiers.

e) Rapport sur les questions relatives à la réglementation du transport maritime internationale (2001)

193. Le présent rapport traite essentiellement de la réglementation qui régit le transport maritime international de lignes régulières et de vrac, droit de la mer, la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et, dans une moindre mesure, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). Il examine l'arsenal des mesures réglementaires qui s'appliquent au transport maritime international de lignes régulières et de vrac, plus particulièrement celles qui ont une incidence sur ses performances commerciales. Il examine également les réglementations administratives afin de déterminer si elles permettent d'atteindre efficacement leurs objectifs de manière efficiente, et il étudie aussi tous les aspects des réglementations économiques qui restreignent l'accès au marché et la sortie du marché, la tarification, les pratiques commerciales, et les différentes formes d'organisation des entreprises.

194. Nombre des mesures qui s'appliquent aux services de transport maritime ne relèvent pas de cadres réglementaires mais de pratiques commerciales des opérateurs sur le marché. Les réglementations *stricto sensu* et les pratiques

commerciales (la distinction est parfois difficile à faire) sont anciennes et ont beaucoup influé sur le développement des secteurs du transport maritime de vrac et de lignes régulières.

195. Le rapport reconnaît qu'en dépit de toute la multiplicité des réglementations et des pratiques, les secteurs du transport maritime de vrac et de lignes régulières paraissent moins réglementés que bon nombre d'autres secteurs de services, en particulier dans le domaine des transports. Cependant, il reste possible d'améliorer les cadres réglementaires pour renforcer l'efficacité économique au service de l'intérêt général et le rapport signale les domaines dans lesquels des réformes seraient souhaitables.

f) Rapport sur la démolition des navires⁷¹

196. Ce rapport examine la corrélation entre les pertes imputables aux navires et l'âge de ces derniers, les pratiques actuellement suivies en matière de démolition et de recyclage, et les incidences que peut avoir la démolition accélérée des navires les plus anciens.

197. Le rapport établit également une corrélation très nette entre l'âge des navires et les pertes en mer, et il conclut que la réduction du nombre des navires anciens permettrait d'améliorer la sécurité de la navigation et d'avoir des océans plus propres. Toutefois, la démolition accélérée de certains types de navires pourrait avoir de graves répercussions sur les secteurs du commerce et de la construction navale.

198. Le rapport note en outre que la plupart des activités de démolition se concentrent dans les pays en développement et que ce secteur d'activités a un mauvais bilan en matière de sécurité, est générateur de pollution et accorde, en règle générale, peu de droits fondamentaux à ceux qu'il emploie.

g) La navigation sous-normes: le coût pour les utilisateurs⁷²

199. Cette étude, établie pour le Comité des transports maritimes de l'OCDE, vise à identifier et à mesurer les coûts directs encourus par les utilisateurs de navires « sous normes ». En particulier, elle tente de déterminer si ceux qui utilisent des navires sous-normes en supportent directement les coûts ou s'il existe des moyens permettant de répercuter ces coûts sur l'ensemble du secteur maritime et au-delà, de sorte que ceux qui sont directement responsables de l'utilisation de ces navires en supportent rarement dans les faits les conséquences financières.

200. La majorité des parties qui participent directement à l'affrètement de navires sous-normes ne semblent pas supporter les coûts appréciables qui devraient leur incomber. Le secteur des assurances couvre la plupart des pertes qui peuvent survenir. La négligence délibérée ou l'imprudence peuvent annuler la garantie offerte par l'assurance, mais il peut être difficile d'en apporter la preuve.

201. Les autres conclusions importantes du rapport sont les suivantes :

- Jusqu'ici, la responsabilité de l'élimination des navires non conformes incombait presque entièrement aux propriétaires de navires, aux États du pavillon et aux sociétés de classification. Cette situation laissait à d'autres acteurs du monde maritime la possibilité d'échapper effectivement à des responsabilités qui auraient pu les encourager à favoriser une navigation de qualité au détriment du tonnage non conforme.

- Les propriétaires de navires-citernes en particulier sont protégés contre les conséquences d'importants déversements de pétrole, par les plafonds définis dans la Convention sur la responsabilité civile.
- Les affréteurs et les propriétaires de cargaisons sont fortement incités à continuer à recourir à des navires de qualité défectueuse qui leur facilitent l'acheminement peu onéreux de leurs cargaisons.
- L'incapacité démontrée par certaines sociétés de classification à faire appliquer les règles a aggravé le problème de la navigation sous normes et les certificats délivrés par elles ont aidé certains armateurs à obtenir les financements et les assurances requis pour leurs navires.
- Dans la mesure où le rôle des banques est limité à celui de prêteur passif, elles ne sont pas tenues pour responsables des accidents causés par les navires qu'elles financent.
- Les mutuelles P&I et les assureurs maritimes supportent une bonne partie des coûts des accidents causés par des navires défectueux. En raison de l'état déprimé des marchés des assurances, ils se sont montrés moins rigoureux dans le choix de leurs clients.
- On constate un manque de transparence dans ce domaine et les informations restent difficiles à obtenir.

202. Les constatations ci-dessus amènent les auteurs de l'étude à la conclusion suivante : vu l'absence de structures d'incitation adaptées, il y a tout lieu de penser que l'autorégulation sectorielle sera dans une large mesure, inefficace.

1998

h) Document directif sur les mesures envisageables pour lutter contre la navigation sous-normes en impliquant des acteurs du marché autres que les armateurs⁷³

203. Ce document commence par examiner certaines questions connexes à prendre en considération lorsque l'on réfléchit à la nécessité d'associer des acteurs du marché autres que les armateurs à la lutte contre les pratiques qui contreviennent aux normes. Il étudie notamment les questions et aspects suivants :

a) Le renforcement de la réglementation est-il un moyen d'amener les exploitants irresponsables à mieux respecter les normes?

b) Compte tenu des divergences de vues entre les autorités compétentes des pays de l'OCDE et certains acteurs du secteur quant aux risques commerciaux associés à l'exploitation des navires sous-normes, quels seraient les moyens d'amener les acteurs du secteur à admettre que la transparence de l'information ne saurait en aucun cas remplacer une politique d'amélioration de la qualité du tonnage en service?

c) Force est de reconnaître que l'on ne pourra pas remédier à la navigation sous-normes uniquement en procédant à un examen de l'ensemble du problème de la responsabilité.

204. Le document traite ensuite du rôle que les acteurs autres que les armateurs peuvent jouer pour lutter contre la navigation sous-normes. Il insiste notamment sur

les institutions financières, les compagnies d'assurance, les sociétés de classification et les utilisateurs de services de transport maritime. Il formule, en vue de les étudier, un certain nombre de suggestions au sujet des initiatives qui pourraient être prises pour amener ces intervenants à contribuer davantage à l'amélioration de la qualité et à la diminution du pourcentage de navires sous-normes.

1996

i) Rapport sur les avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservation des règles et des normes internationales en vigueur⁷⁴

205. Ce rapport a pour objet d'évaluer les avantages concurrentiels par rapport aux coûts dont peuvent bénéficier les armateurs qui ne respectent pas les règles et normes fondamentales en matière de sécurité à bord des navires et de protection de l'environnement. Par ailleurs, il examine les rôles respectifs des instances de la profession chargées de surveiller l'application des règles et normes internationales, et décrit certaines des solutions qui pourraient être envisagées pour régler le problème persistant de l'inobservation des règles par les armateurs.

206. Ses principales conclusions sont les suivantes :

- Les armateurs disposent d'une grande liberté pour déterminer les normes d'exploitation de leurs navires. Les pressions financières croissantes qui s'exercent sur les armateurs depuis quelques années et qu'expliquent l'inflation des coûts et la surcapacité qui caractérise plusieurs secteurs, ont contraint de plus en plus les armateurs à adopter une position de survie consistant à rechercher des mesures d'économie et à réduire les dépenses finançant les coûts de gestion relatifs à la sécurité, avec le risque d'enfreindre les règles et les normes internationales.
- Les armateurs disposent d'une très large liberté de manœuvre pour déterminer les normes d'exploitation de leurs navires et pour, de façon délibérée, ne pas se conformer aux règles et normes internationales sur la sécurité et la lutte contre la pollution existant dans l'industrie des transports maritimes.
- Pour pouvoir bénéficier de certains avantages financiers, les armateurs décident de façon délibérée de ne pas se conformer aux diverses mesures concernant la sécurité et la pollution, définies dans les règles et les normes maritimes internationales, en recourant à deux stratégies : à savoir en assurant un entretien insuffisant des navires et du matériel et en reportant pour des périodes aussi longues que possible les travaux d'entretien nécessaires.
- Les pressions croissantes exercées sur les armateurs pour réduire les dépenses liées à la maintenance et aux réparations ont contraint de plus en plus les États du pavillon et les sociétés de classification agissant en leur nom à identifier les cas d'exploitation sous-normes qui font encourir un risque grave à la sécurité et à l'environnement. Mais il arrive fréquemment que les administrations des États du pavillon ne sont pas en mesure d'assumer leurs responsabilités au stade de la mise en œuvre des règles et normes internationales, soit directement, soit indirectement par l'intermédiaire des sociétés de classification. Jusqu'ici, rien n'a été tenté pour normaliser la façon dont les États du pavillon devraient procéder aux inspections, bien que l'examen des

différents registres d'immatriculation fasse apparaître des similitudes dans les méthodes d'inspection.

- Les conclusions auxquelles aboutissent les diverses instances de contrôle primaires (États du pavillon et sociétés de classification agissant en leur nom) et secondaires (États du port, affréteurs, assureurs, syndicats de marins) qui procèdent aux inspections des navires prouvent toutefois qu'il reste encore beaucoup à faire pour améliorer la condition technique des navires et les pratiques d'exploitation.
- Dans le contexte juridique actuel, les sanctions appliquées aux navires sous-normes sont, si elles existent, relativement légères comparées aux avantages résultant de l'inobservation des règles et des normes internationales.
- Pour parvenir à lutter durablement contre l'inobservation des règles et normes internationales adoptées par tous, il est nécessaire de coordonner la coopération de tous ceux qui participent aux opérations de transports maritimes internationaux. La branche d'activité a un important rôle de régulation à jouer, en coordination avec les États du pavillon et les sociétés de classification agissant en leur nom. L'efficacité est subordonnée à une bonne coopération entre les divers participants au transport maritime, notamment à une harmonisation des modalités d'inspection et, ce qui est important, à la façon dont est assuré le suivi des actions correctives.
- Cependant, on ne peut améliorer réellement les normes d'exploitation des navires simplement en appliquant des mesures de contrôle plus diligentes : armateurs et exploitants doivent engager davantage de ressources pour empêcher que des problèmes ne se posent, grâce notamment à l'application effective du Code ISM. Toutefois, bien que ce code doive avoir un effet global bénéfique, il ne supprimera pas totalement les pratiques sous-normes car il ne traite pas le principal problème qui se pose dans la branche d'activité, à savoir l'absence de marins qualifiés, expérimentés et motivés.
- Dans le futur proche, l'industrie des transports maritimes se caractérisera par un marché à deux niveaux pour ce qui est des normes d'exploitation des navires. Le niveau supérieur comprend les armateurs qui adoptent une attitude responsable pour exploiter leurs navires dans des conditions de sécurité et qui peuvent de ce fait prétendre à la clientèle de la plupart des affréteurs et opérer sur la plupart des routes commerciales. À l'opposé, le niveau inférieur comprend les armateurs et les exploitants qui continuent de tourner ou d'ignorer les règles et les réglementations acceptées, et qui dans l'avenir seront de plus en plus la cible des inspections à bord et à terre, n'ayant ainsi qu'un accès limité sur certains trafics et auprès de certains affréteurs.

1993

j) Examen des avantages concurrentiels dont pourraient bénéficier les navires immatriculés dans des registres secondaires, dans certains États membres de l'OCDE

207. L'étude examine les raisons qui ont poussé certains armateurs d'États membres de l'OCDE à transférer leurs navires sous pavillons de complaisance et évalue les avantages concurrentiels susceptibles de découler de ces décisions. Toutefois elle conclut que le manque de données empêche de se prononcer définitivement sur la

question. Cette constatation a servi de point de départ aux deux rapports portant sur les avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs de navires sous-normes du fait de l'inobservation des règles et normes environnementales et de sécurité. L'étude contient également une analyse du processus de transfert sous pavillon de complaisance ainsi que des décisions prises par les armateurs.

2. Plan d'action pour lutter contre la navigation sous-normes

Le Plan d'action, qui prévoit l'adoption d'une série d'initiatives par le secteur des transports maritimes, a été établi à partir des résultats d'une table ronde qui s'est tenue à Paris le 30 septembre 1998 et a réuni des représentants de haut niveau des principaux acteurs du secteur des transports maritimes ainsi que des représentants des pouvoirs publics.

Les participants à la table ronde représentant les milieux professionnels ont jugé extrêmement souhaitable que le secteur des transports maritimes soit directement impliqué dans la mise en œuvre des initiatives envisagées et se sont déclarés favorables à l'idée d'une autoréglementation par la profession qui permettrait d'éviter d'avoir à adopter des réglementations supplémentaires à l'échelon national et international pour traiter ces difficiles problèmes.

Les gouvernements des pays membres de l'OCDE (ainsi que les gouvernements des pays non membres dans le cadre du programme d'ouverture vers l'extérieur du CTM) seront pour leur part incités à diffuser les résultats des inspections menées dans le cadre de leurs procédures de contrôle de l'État du port ainsi que de leurs évaluations des résultats des procédures de contrôle de l'État du pavillon, par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale (OMI), lorsque ces informations seront disponibles.

Le Plan d'action bénéficie également de l'appui vigoureux de l'OMI, qui a accueilli avec satisfaction cette initiative de l'OCDE qui met opportunément l'accent sur le principe de la culture de sécurité et souligne à nouveau l'importance qu'il y a à appliquer les règles de sécurité internationales en vigueur.

Objectif

L'objet de ce Plan d'action est d'encourager l'adoption par le secteur des transports maritimes de différentes initiatives pour lutter contre la navigation sous-normes, tout en reconnaissant le rôle éminent joué par l'Organisation maritime internationale (OMI) en ce qui concerne l'ensemble des questions techniques liées à la sécurité et à la protection de l'environnement maritime. La mise en œuvre de ces initiatives ne devrait pas entraîner l'adoption de réglementations supplémentaires au niveau national ou international.

Les initiatives

Rôle des mutuelles P & I

- Inciter les administrations nationales à examiner plus avant la question de savoir si l'adhésion à une mutuelle P&I peut être considérée comme une preuve de souscription d'une assurance responsabilité civile.
- Appuyer et encourager la décision prise par les mutuelles P&I de n'accepter aucun navire dépourvu du certificat de conformité au Code ISM et de

subordonner effectivement, comme elles l'envisagent actuellement, le renouvellement de la garantie accordée à un navire à la présentation de ce certificat de conformité. Il est prévu que ces initiatives seront appliquées uniformément par toutes les mutuelles du Groupe international.

Dispositifs d'inspection des chargeurs

- Examiner avec les chargeurs la possibilité d'une intégration plus poussée et du développement des dispositifs d'inspection des chargeurs actuellement en vigueur.
- Encourager le dialogue entre les responsables de la mise en œuvre de ces dispositifs d'inspection, d'autres organismes qui produisent des informations analogues (comme les IACS) et les administrations nationales afin d'améliorer et de faciliter les échanges d'informations.
- Tout en reconnaissant qu'en raison du caractère relativement éclaté du secteur de transport de vrac il n'existe pas d'organe international unique de représentation des transporteurs de vrac, inciter ceux qui ont mis en place des dispositifs internes de vérification ainsi que les nouveaux participants éventuels à envisager d'intégrer ces dispositifs en vue d'assurer une couverture plus large et plus efficace de leur secteur.

Activités faisant intervenir les courtiers maritimes

- Examiner avec les courtiers les moyens de leur permettre de jouer un plus grand rôle en évitant d'affréter des navires sous-normes, y compris en mettant en place un code des meilleures pratiques de courtiers maritimes d'application très large.
- Étudier les moyens d'améliorer la diffusion d'informations pertinentes, à jour et facilement accessibles, en particulier les résultats des contrôles menés par les États du port, pour aider les courtiers maritimes à lutter contre la navigation sous-normes.

Activités impliquant le concours des organismes de financement des navires

- Examiner avec ces organismes la question particulière de l'exercice du droit qui est le leur d'accéder aux informations pertinentes sur les navires qu'ils financent, en particulier les informations des sociétés de classification, des assureurs, des autorités chargées des procédures de contrôle de l'État du port.

Transparence de l'information

- En raison de l'importance primordiale accordée à la transparence de l'information et du fait qu'elle intéresse l'ensemble des acteurs du secteur, le CTM organisera en 1999 un atelier qui aura uniquement pour tâche d'étudier les différents moyens qui permettraient de faciliter la diffusion à l'ensemble de ces acteurs, d'informations à jour et sous des formes compatibles, à cet effet :
 - Il tiendra dûment compte du fait que certaines de ces informations ont un caractère confidentiel et pourraient donc exiger certaines précautions pour en faciliter l'accès, et

- Dans l'intervalle, il ouvrira sur son site Web une page Internet qui sera consacrée aux navires non conformes et qui offrira des liens avec les organismes (comme les IACS et les autorités chargées des contrôles de l'État du port) possédant des informations librement accessibles sur ce genre de navire.
- Discuter avec les pouvoirs publics et les représentants du secteur de la question de la responsabilité juridique, qui pourrait découler d'une diffusion et d'une utilisation raisonnables d'informations relatives aux navires inférieurs aux normes.
- Examiner avec les pays Membres de l'OCDE (ainsi qu'avec des pays non membres dans le cadre du programme d'ouverture vers l'extérieur du CTM) la question de la diffusion rapide des résultats des inspections menées dans le cadre de leurs procédures de contrôle de l'État du port et de leurs évaluations des résultats des procédures de contrôle de l'État du pavillon; la diffusion de cette deuxième série d'informations serait assurée par l'intermédiaire de l'OMI.

Coordination des politiques des organismes publics

- Bien que cette question n'ait pas été spécifiquement examinée à la table ronde en raison des risques d'incompatibilité entre les impératifs des politiques de la concurrence et les activités qui seraient de nature à améliorer la sécurité maritime (qui impliqueraient les assureurs maritimes et les mutuelles P&I), le CTM discutera avec les autorités des pays Membres de l'OCDE des moyens d'éviter que les incompatibilités entre les politiques suivies dans différents domaines n'entravent l'application de mesures de nature à améliorer la sécurité.

3. Déclaration du Comité des transports maritimes de l'OCDE sur la navigation sous-normes

Préambule

Le Comité des transports maritimes (CTM) considère que les navires sous-normes⁷⁵ présentent un risque supérieur à la normale d'être impliqués dans de graves accidents, très coûteux pour la collectivité, notamment en termes de pertes de vies humaines et de dommages pour l'environnement. Il s'agit là d'une situation qui ne devrait pas être tolérée ni par les autorités publiques, ni par les armateurs, ni par les chargeurs, ni par le secteur des transports maritimes en général.

Le CTM reconnaît que l'Organisation maritime internationale (OMI) est compétente au premier chef pour ce qui touche à la réglementation des transports maritimes liés aux échanges internationaux, sous l'angle de la sécurité maritime, de l'efficacité de la navigation, et de la prévention et du contrôle de la pollution marine due aux navires, mais il considère que les gouvernements, les organisations internationales et les autres acteurs du secteur des transports maritimes peuvent beaucoup contribuer à limiter l'ampleur du phénomène de la navigation sous-normes. Il s'agit là d'une responsabilité collective qui exige le concours de tous.

Le Comité des transports maritimes invite donc instamment tous les États du port et États du pavillon, les armateurs, les exploitants de navires, les compagnies maritimes, les chargeurs et autres acteurs maritimes à avoir une approche efficace et

responsable de la navigation sous-normes, de manière à ce qu'il devienne très difficile, voire totalement impossible, pour des exploitants sans scrupules de proposer des navires sous-normes et pour des affréteurs et des chargeurs sans scrupules ou crédules d'utiliser de tels navires.

Pour contribuer à atteindre cet objectif, le Comité des transports maritimes et ses États membres ont approuvé la présente Déclaration pour manifester l'importance qu'ils attachent à la campagne visant à éliminer la navigation sous-normes et indiquer les actions que le Comité et ses États membres mèneront dans ce but.

Le CTM invite aussi tous les États non membres de l'OCDE qui partagent les mêmes préoccupations à s'associer à la présente Déclaration afin de montrer clairement aux exploitants et aux utilisateurs de navires sous-normes le poids de l'opinion internationale qui est liguée contre eux.

C'est donc avec détermination que le Comité des transports maritimes et ses États membres approuvent les actions indiquées ci-après qui définissent leur attitude à l'égard de la navigation sous-normes.

États du pavillon

- Les États du pavillon sont responsables au premier chef de l'identification des navires sous-normes et du traitement à leur appliquer; ils doivent donc prendre des mesures efficaces pour s'assurer que ces navires ne pourront pas naviguer tant qu'ils ne respecteront pas les conventions maritimes internationales. Les États du pavillon ne devraient pas accepter d'immatriculer de nouveaux navires sans s'être assurés qu'ils satisfont à toutes les obligations internationales applicables.
- Le Comité note le grand nombre de conventions maritimes internationales qui, si elles étaient effectivement appliquées, permettraient de régler le problème de la navigation sous-normes. Mais il est aussi très inquiet de constater que, de toute évidence, ces conventions sont souvent appliquées de manière inefficace ou incohérente, et c'est pourquoi il invite instamment tous les États du pavillon à veiller à ce que ces conventions soient effectivement appliquées sur leur territoire.
- Les membres du CTM appuient les efforts déployés par l'OMI pour renforcer la mise en œuvre des règles et des normes internationales, notamment les mesures qu'elle prend pour évaluer les performances des contrôles exercés par l'État du pavillon.
- Les membres du CTM appuient aussi les propositions visant à envisager d'élargir la portée de la Charte de l'OMI afin de lui donner la capacité d'examiner activement les performances des États du pavillon, ainsi que les moyens d'imposer le respect des normes obligatoires.

États du port

- Les États du port peuvent jouer un rôle efficace d'identification des navires sous-normes et ils sont encouragés à informer les États du pavillon concernés et à échanger librement entre eux tous les renseignements disponibles. Les États du port devraient aussi veiller à ce que les règles et les normes acceptées

au niveau international soient appliquées de manière rigoureuse et uniforme sur leur territoire. De leur côté, les membres du CTM s'emploieront activement, dans d'autres cadres, comme les différents mémorandums d'entente sur le contrôle par l'État du port et accords régionaux, à encourager la diffusion d'une culture de la sécurité et la prise de conscience des impératifs de protection de l'environnement dans un aussi grand nombre de contextes que possible.

- Sans exercer de discriminations de droit ou de fait à l'encontre des navires d'aucun État, les États du port devraient appliquer des sanctions (y compris l'immobilisation des navires) et des pénalités financières suffisantes pour avoir un effet dissuasif sur les exploitants et les utilisateurs de navires sous-normes.

Sociétés de classification

- Les sociétés de classification jouent un rôle extrêmement important dans le processus et doivent accomplir leur tâche avec efficacité et une grande diligence. Ces sociétés devraient veiller à faire respecter leurs propres critères. Cela vaut, en particulier, pour les sociétés adhérentes à l'Association internationale des sociétés de classification (IACS), qui pourraient définir la norme de référence au regard de laquelle les performances des autres sociétés pourraient être mesurées. Les membres du CTM encouragent toutes les sociétés de classification à adopter une politique cohérente et uniforme en matière d'inspection des navires.
- Si les statistiques d'accidents maritimes et d'immobilisation de navires montrent que certaines sociétés de classification sont incapables de faire respecter des normes suffisamment élevées, les membres du CTM envisageront d'établir, de tenir à jour et de rendre publique une liste des sociétés qui n'appliquent pas des normes correctes.
- Les pays membres du CTM envisageront, par ailleurs, la possibilité de mettre en place une procédure internationale d'agrément, éventuellement gérée par l'OMI, en vue de s'assurer que les sociétés de classification s'acquittent convenablement de leur rôle.

Assurance maritime

- Le secteur des assurances offre un filet de sécurité financier indispensable aux entreprises commerciales. Dans le même temps (et il s'agit probablement d'une conséquence non voulue), il apporte aussi une garantie très efficace aux navires sous-normes en permettant de répartir les risques sur de nombreux acteurs de la chaîne des transports et, en dernier lieu, sur les consommateurs. Le secteur des assurances devrait donc identifier et cibler les prestataires et les utilisateurs de navires sous-normes et envisager de refuser de les assurer tant qu'il n'aura pas été remédié aux défauts qui rendent ces navires dangereux.
- Afin d'appuyer cette mesure, les membres du CTM entreprendront, avec le concours du secteur des assurances, une étude du système international d'assurance maritime en vue de déterminer s'il serait possible, sans léser pour autant les intérêts des victimes potentielles, de fermer l'accès à l'assurance pour les navires sous-normes, tout en préservant la nécessaire couverture des risques pour le reste du secteur.

- Par ailleurs, les membres du CTM s'emploieront à promouvoir la mise en place de l'assurance obligatoire par l'OMI pour tous les navires, notamment de dispositions visant à empêcher les assureurs de payer les amendes dues par des armateurs poursuivis en justice et reconnus coupables de manquements à la sécurité ou de dommages à l'environnement.

Équipages sous-normes

- Si le Comité des transports maritimes reconnaît qu'il y a manifestement place pour des équipages à faible coût et efficaces, les équipages sous-normes ou dont les conditions de travail ne respectent pas les normes ne devraient pas être tolérés. Le CTM appuie donc résolument les efforts énergiques déployés par l'OMI pour améliorer la formation et les qualifications des marins, ainsi que la finalité et les principes sur lesquels reposent les conventions maritimes de l'Organisation internationale du Travail (OIT), et se félicite de la décision prise récemment par l'OIT de revoir ses instruments maritimes pour en améliorer la pertinence et encourager une plus large ratification.

Incitations et récompenses

- Les dispositifs d'incitation et de récompense peuvent constituer des moyens efficaces d'aider à lutter contre la navigation sous-normes. Le CTM note qu'il existe déjà certains dispositifs de ce genre et que d'autres sont en projet. Les membres du CTM sont tout à fait favorables à l'accélération et au développement des initiatives destinées à récompenser, à l'aide de mesures d'incitation et d'autres mesures, les armateurs et autres acteurs maritimes responsables en vue de favoriser le respect de normes élevées, et destinées à aider les instances de réglementation à lutter contre les navires sous-normes. Ces dispositifs pourraient prévoir, par exemple, l'abaissement des tarifs des sociétés de classification et des primes d'assurance, la réduction de la fréquence et de la durée des inspections menées par les États du port, ainsi que, dans la mesure du possible, l'abaissement des redevances portuaires.
- Les membres du CTM s'emploieront avec le secteur des transports maritimes à préciser la notion d'incitation en faveur des armateurs et autres acteurs maritimes responsables, afin de les encourager à respecter des normes adéquates et leur permettre de mieux lutter contre la concurrence déloyale des exploitants et des utilisateurs de navires sous-normes.

Information et publicité

- La publicité, bonne et mauvaise, peut être un instrument utile pour lutter contre la navigation sous-normes. Les membres du CTM reconnaissent que de nombreux efforts ont déjà été menés en ce sens, comme l'établissement et la diffusion périodique, sur Internet et dans des publications, de listes blanches, de listes noires et de listes d'immobilisation. Les membres du CTM s'interrogeront sur l'opportunité de regrouper davantage ce genre d'information et de l'afficher sur le site Internet du CTM consacré à la navigation sous-normes. Les Membres du CTM coopéreront à l'utilisation d'Equasis et à l'enrichissement de son contenu.
- Le secteur des transports maritimes devrait veiller à éviter l'inflation de réglementations inutiles ou excessives; il devrait, par contre, faire tout ce qu'il

peut pour faciliter une application efficace des réglementations existantes, par exemple en facilitant l'échange de renseignements et l'identification des navires sous-normes, de leurs exploitants et de leurs utilisateurs.

- Par ailleurs, le CTM invite instamment tous ses membres à faire en sorte que leurs administrations maritimes diffusent librement et fréquemment des renseignements sur la navigation sous-normes, notamment par le biais d'Equasis.
- Le Comité n'ignore pas que l'identification des personnes impliquées dans l'exploitation ou l'utilisation de navires sous-normes, ou impliquées d'une quelconque autre façon dans la navigation sous-normes, et la diffusion publique d'informations les concernant risquent de soulever des problèmes d'ordre juridique, mais cela ne devrait pas empêcher de recourir de plus en plus à un moyen aussi dissuasif. Les membres du CTM s'emploieront, avec toutes les autres parties intéressées, à résoudre les problèmes qui pourraient découler d'une diffusion et d'une utilisation raisonnables, de bonne foi et dans l'intérêt général, de ce genre d'information.

Aspects juridiques

- Les membres du CTM s'emploieront activement, notamment dans le cadre de l'OMI, à étudier les moyens qui permettraient, au niveau international, de faciliter la preuve de la faute, non seulement pour les armateurs mais aussi pour les affrêteurs, les chargeurs, les sociétés de classification et d'autres acteurs, qui auraient tiré délibérément avantage de l'existence de navires sous-normes.

Conclusion

La présente Déclaration manifeste clairement la détermination du Comité des transports maritimes et de ses États membres à veiller à ce que l'on continue à accorder un degré élevé de priorité à l'élimination de la navigation sous-normes. Ce phénomène reste extrêmement inquiétant et susceptible d'être à l'origine de coûts considérables de sorte qu'il ne faut, d'aucune manière, relâcher la pression exercée sur ceux qui seraient désireux d'exploiter ou d'utiliser des navires sous-normes.

La Déclaration du CTM montre aussi clairement que le Comité est convaincu que le problème ne pourra être résolu que si le secteur des transports maritimes joue lui-même un rôle majeur en la matière. Toutefois, pour que ces efforts soient couronnés de succès, il faut que les armateurs et les exploitants responsables bénéficient d'incitations suffisantes pour ne pas se trouver désavantagés par leur attitude responsable. Autrement dit, les exploitants et les utilisateurs irresponsables doivent être identifiés et tenus de rendre des comptes, et le système international ne doit pas leur permettre de tirer indûment avantage de leurs agissements. Ceux qui exploitent ou utilisent des navires sous-normes en infraction avec les règles et les normes acceptées au niveau international devraient en être fortement dissuadés et lourdement pénalisés, et ils ne devraient pas pouvoir ajouter tout simplement les sanctions financières à la liste des risques contre lesquels ils peuvent se couvrir.

Le CTM considère, par ailleurs, que son Plan d'action pour lutter contre la navigation sous-normes adopté en 1998 à l'issue d'une table ronde organisée avec le secteur des transports maritimes, peut encore apporter une utile contribution car il

visé à renforcer la participation du secteur maritime et à encourager les échanges effectifs de renseignements entre les différents acteurs maritimes. C'est pourquoi ce Plan d'action continuera à être mis en œuvre à l'appui de la présente Déclaration, mais sera désormais considéré comme une activité à plus long terme, destinée à renforcer progressivement la lutte contre la navigation sous-normes.

L'action du CTM

Plusieurs des actions mentionnées ci-dessus (par exemple, les activités à l'OMI) ne peuvent être entreprises que par les gouvernements membres du CTM. Cependant, dans la droite ligne des indications données dans la présente Déclaration, le Comité lui-même pourra :

- Œuvrer avec le secteur des transports maritimes à la définition des incitations à prévoir en faveur des armateurs et autres acteurs responsables du secteur, en vue de les encourager à respecter les normes voulues et de leur permettre de mieux lutter contre la concurrence déloyale des exploitants et utilisateurs de navires sous-normes.
- Avoir des consultations avec l'OMI sur les formules économiques, juridiques, réglementaires et politiques à explorer en vue d'appuyer les efforts déployés par l'OMI pour mieux faire respecter les conventions maritimes internationales existantes et l'aider à mettre en œuvre des activités nouvelles comme l'assurance obligatoire.
- S'entendre, avec le concours du secteur des transports maritimes, sur un mandat pour la réalisation d'une étude du système international d'assurance maritime en vue de déterminer la possibilité d'empêcher les navires sous-normes de contracter une assurance tout en préservant la nécessaire couverture des risques pour le reste du secteur.
- Examiner la possibilité de regrouper les informations émanant de sources diverses sur les navires sous-normes et de les afficher sur le site Internet du CTM consacré à la navigation sous-normes, afin de dénoncer les exploitants et les utilisateurs de navires sous-normes et, à l'inverse, de promouvoir les armateurs et les autres acteurs responsables du secteur.
- Poursuivre la mise en œuvre des éléments du Plan d'action pour lutter contre la navigation sous-normes adopté en 1998 qui présentent un intérêt pour les différents acteurs du secteur et qui incitent à favoriser des transports maritimes de grande qualité. Cela pourrait conduire à améliorer l'information et, peut-être, à élaborer des codes détaillés des pratiques optimales, dans le but, principalement, de définir des systèmes de référence permettant l'évaluation des différentes entreprises. Ce pourrait être un moyen de faciliter l'identification de celles qui ne satisfont pas aux normes minimales acceptables.

III. Tableaux récapitulatifs des obligations de l'État du pavillon

(Tableaux dressés par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer)

208. On trouvera dans les tableaux A et B une recension des obligations de l'État du pavillon énoncées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons, dans l'ordre où elles apparaissent dans ces documents. Le tableau A énumère les obligations que la Convention sur le droit de la mer impose à l'État du pavillon en ce qui concerne la navigation; la conservation et la gestion des ressources biologiques de la mer; la protection et la préservation du milieu marin et la conduite de la recherche scientifique marine; et l'observation, le contrôle et la surveillance des navires de pêche en haute mer. Le tableau B énumère quant à lui les obligations de l'État du pavillon en matière de conservation et gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs, telles qu'elles ressortent de l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons.

209. Le tableau C recense les obligations de l'État du pavillon, telles qu'elles sont énoncées dans un grand nombre d'instruments internationaux parmi lesquels la Convention sur le droit de la mer, en les classant par grande catégorie. Lorsque c'est un instrument tout entier qui énonce des obligations de l'État du pavillon, on s'est contenté de donner le titre de cet instrument. Par contre, dans les cas où un seul article d'un instrument énonce une obligation, on a précisé le numéro de l'article concerné et la nature de l'obligation. Pour ce qui est des obligations découlant de la Convention sur le droit de la mer, on s'est limité à citer le numéro de l'article pertinent puisque la nature de l'obligation est décrite au tableau A. Le tableau C n'entend nullement être exhaustif. (L'ordre de présentation des instruments n'implique aucune hiérarchie entre eux.)

Tableau A

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

Partie II

Mer territoriale et zone contiguë

Section 3

Passage inoffensif dans la mer territoriale

Convention sur le droit de la mer

Obligations de l'État du pavillon

Art. 18, par. 2 **Signification du terme « passage »**

L'État du pavillon a l'obligation d'exiger que les navires battant son pavillon, lorsqu'ils exercent leur droit de passage inoffensif dans la mer territoriale d'un État côtier, fassent en sorte que ce passage soit « continu et rapide ».

Art. 19, par. 1 **Signification de l'expression « passage inoffensif »**

L'État du pavillon a l'obligation de veiller à ce que les navires battant son pavillon, lorsqu'ils exercent leur droit de passage inoffensif, le fassent en

conformité avec la Convention et les autres règles du droit international.

Art. 20 **Sous-marins et autres véhicules submersibles**

L'État du pavillon a l'obligation d'exiger que les sous-marins et autres véhicules submersibles qui battent son pavillon naviguent en surface et arborent leur pavillon lorsqu'ils exercent leur droit de passage inoffensif.

Art. 21, par. 4 **Lois et règlements de l'État côtier relatifs au passage inoffensif**

L'État du pavillon de navires qui exercent leur droit de passage inoffensif dans la mer territoriale a l'obligation d'exiger que ces navires se conforment aux lois et règlements de l'État côtier relatifs au passage inoffensif ainsi qu'à tous les règlements internationaux généralement acceptés relatifs à la prévention des abordages en mer.

Art. 22, par. 2 **Voies de circulation et dispositifs de séparation du trafic dans la mer territoriale**

L'État du pavillon de navires à propulsion nucléaire ainsi que de navires transportant des substances radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives a l'obligation d'exiger que, lorsqu'ils exercent leur droit de passage inoffensif dans la mer territoriale, ces navires n'empruntent que les voies de circulation désignées et respectent les dispositifs de séparation du trafic prescrits lorsque l'État côtier le demande.

Art. 23 **Navires étrangers à propulsion nucléaire et navires transportant des substances radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives**

L'État du pavillon de navires à propulsion nucléaire ainsi que de navires transportant des substances radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives a l'obligation d'exiger que, lorsqu'ils exercent leur droit de passage inoffensif dans la mer territoriale, ces navires soient munis des documents et prennent les mesures spéciales de précaution prévus pour eux par des accords internationaux.

Partie III
Détroits servant à la navigation internationale

Section 2
Passage en transit

Art. 39, par. 1 **Obligations des navires et aéronefs pendant le passage en transit**

L'État du pavillon a l'obligation d'exiger que les navires et aéronefs, dans l'exercice du droit de passage en transit :

- a) Traversent ou survolent le détroit sans délai;

b) S'abstiennent de recourir à la menace ou à l'emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique des États riverains du détroit ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies;

c) S'abstiennent de toute activité autre que celles qu'implique un transit continu et rapide, selon leur mode normal de navigation, sauf cas de force majeure ou de détresse;

d) Se conforment aux autres dispositions pertinentes de la partie III de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui concerne les détroits servant à la navigation internationale.

Art. 39, par. 2 **L'État du pavillon a l'obligation d'exiger que, pendant le passage en transit, les navires battant son pavillon se conforment :**

a) Aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés en matière de sécurité de la navigation, notamment au Règlement international pour prévenir les abordages en mer;

b) Aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires.

Art. 40 **Recherche et levés hydrographiques**

L'État du pavillon a l'obligation d'interdire aux navires battant son pavillon, y compris ceux qui sont affectés à la recherche scientifique marine ou à des levés hydrographiques, de procéder à des recherches ou à des levés pendant le passage en transit sans l'autorisation préalable des États riverains.

Art. 41, par. 7 **Voies de circulation et dispositifs de séparation du trafic dans les détroits servant à la navigation internationale**

L'État du pavillon a l'obligation d'exiger que les navires battant son pavillon, pendant le passage en transit, respectent les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic que les États riverains de détroits peuvent prescrire lorsque la sécurité des navires dans les détroits le requiert.

Art. 42, par. 4 **Lois et règlements des États riverains de détroits relatifs au passage en transit**

L'État du pavillon de navires qui exercent leur droit de passage en transit a l'obligation d'exiger que ces navires respectent les lois et règlements relatifs au passage par le détroit que les États riverains pourraient avoir adoptés et qui porteraient sur:

a) La sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime, comme il est prévu à l'article 41;

b) La prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, en donnant effet à la réglementation internationale applicable visant le rejet dans le détroit d'hydrocarbures, de résidus d'hydrocarbures et d'autres substances nocives;

c) S'agissant des navires de pêche, l'interdiction de la pêche, y compris la

réglementation de l'arrimage des engins de pêche;

d) L'embarquement ou le débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration des États riverains.

Art. 42, par. 5 L'État du pavillon d'un navire jouissant de l'immunité souveraine a l'obligation de porter la responsabilité internationale de toute perte ou de tout dommage qui pourrait résulter, pour les États riverains, de toute contravention par ce navire aux lois et règlements des États riverains applicables au passage en transit ou aux dispositions de la partie III de la Convention sur le droit de la mer applicables aux détroits servant à la navigation internationale.

Art. 43 **Installations de sécurité, aides à la navigation et autres équipements, et prévention, réduction et maîtrise de la pollution**

L'État du pavillon a l'obligation de coopérer, par voie d'accord, avec les États riverains pour :

a) Établir et entretenir dans le détroit les installations de sécurité et les aides à la navigation nécessaires, ainsi que les autres équipements destinés à faciliter la navigation internationale; et

b) Prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires.

Partie IV **États archipels**

Art. 53, par. 11 **Droit de passage archipélagique**

L'État du pavillon de navires qui empruntent un passage archipélagique a l'obligation d'exiger que ces navires respectent les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic établis par l'État archipel conformément au présent article.

Art. 54 **Obligations des navires et des aéronefs pendant leur passage, recherche et levés hydrographiques, obligations des États archipels et lois et règlements de l'État archipel concernant le passage archipélagique**

Les obligations de l'État du pavillon énoncées aux articles 39, 40, 42 et 44 s'appliquent *mutatis mutandis* au passage archipélagique.

Partie V

Zone économique exclusive

*Convention sur le
droit de la mer*

Obligations de l'État du pavillon

Art. 58, par. 3 **Droits et obligations des autres États dans la zone économique exclusive**

L'État du pavillon qui, dans la zone économique exclusive, exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations en vertu de la Convention, a l'obligation de tenir dûment compte des droits et des obligations de l'État côtier et de respecter les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention et, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la partie V de la Convention, aux autres règles du droit international.

Art. 60, par. 6 **Îles artificielles, installations et ouvrages dans la zone économique exclusive**

L'État du pavillon a l'obligation de respecter les zones de sécurité établies par l'État côtier autour des îles artificielles, installations ou ouvrages et de se conformer aux normes internationales généralement acceptées concernant la navigation dans les parages des îles artificielles, installations, ouvrages et zones de sécurité.

Art. 61, par. 5 **Conservation des ressources biologiques**

L'État du pavillon dont les navires sont autorisés à pêcher dans la zone économique exclusive a l'obligation de diffuser et d'échanger régulièrement, par l'intermédiaire des organisations sous-régionales, régionales ou mondiales compétentes, les informations scientifiques disponibles, les statistiques relatives aux captures et à l'effort de pêche et les autres données concernant la conservation des stocks de poissons.

Art. 62, par. 4 **Exploitation des ressources biologiques**

L'État du pavillon de navires qui pêchent dans la zone économique exclusive d'un État côtier a l'obligation de veiller à ce que ces navires se conforment aux mesures de conservation et aux autres modalités et conditions fixées par les lois et règlement de cet État et portant notamment sur les questions suivantes :

a) Délivrance de licences aux pêcheurs ou pour les navires et engins de pêche, y compris le paiement de droits ou toute autre contrepartie qui, dans le cas des États côtiers en développement, peut consister en une contribution adéquate au financement, à l'équipement et au développement technique de l'industrie de la pêche;

b) Indication des espèces dont la pêche est autorisée et fixation de quotas, soit pour des stocks ou groupes de stocks particuliers ou pour les captures par navire pendant un laps de temps donné, soit pour les captures par les ressortissants d'un État pendant une période donnée;

c) Réglementation des campagnes et des zones de pêche, du type, de la taille et du nombre des engins, ainsi que du type, de la taille et du nombre des navires de pêche qui peuvent être utilisés;

- d) Fixation de l'âge et de la taille des poissons et des autres organismes qui peuvent être pêchés;
- e) Renseignements exigés des navires de pêche, notamment statistiques relatives aux captures et à l'effort de pêche et communication de la position des navires;
- f) Obligation de mener, avec l'autorisation et sous le contrôle de l'État côtier, des programmes de recherche déterminés sur les pêches et réglementation de la conduite de ces recherches, y compris l'échantillonnage des captures, la destination des échantillons et la communication de données scientifiques connexes;
- g) Placement, par l'État côtier, d'observateurs ou de stagiaires à bord de ces navires;
- h) Déchargement de la totalité ou d'une partie des captures de ces navires dans les ports de l'État côtier;
- i) Modalités et conditions relatives aux entreprises conjointes ou autres formes de coopération;
- j) Conditions requises en matière de formation du personnel et de transfert des techniques dans le domaine des pêches, y compris le renforcement de la capacité de recherche halieutique de l'État côtier;
- k) Mesures d'exécution.

Art. 63, par. 2 **Stocks de poissons se trouvant dans les zones économiques exclusives de plusieurs États côtiers ou à la fois dans la zone économique exclusive et dans un secteur adjacent à la zone**

L'État du pavillon qui pêche, dans une zone adjacente à la zone économique exclusive d'un État côtier, des stocks qui se trouvent à la fois dans cette zone économique exclusive et dans le secteur qui lui est adjacent (« stocks de poissons chevauchants ») a l'obligation de s'efforcer, directement ou par l'intermédiaire des organisations sous-régionales ou régionales appropriées, de s'entendre avec l'État côtier concerné sur les mesures nécessaires à la conservation de ces stocks dans le secteur adjacent.

Art. 64 **Grands migrateurs**

L'État du pavillon dont les ressortissants se livrent dans la région à la pêche de grands migrateurs figurant sur la liste de l'annexe I a l'obligation de coopérer avec l'État côtier, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales appropriées, afin d'assurer la conservation des espèces en cause et de promouvoir l'exploitation optimale de ces espèces dans l'ensemble de la région, aussi bien dans la zone économique exclusive qu'au-delà de celle-ci. Dans les régions pour lesquelles il n'existe pas d'organisation internationale appropriée, les États du pavillon qui exploitent ces espèces coopèrent avec l'État côtier pour créer une telle organisation et participer à ses travaux.

*Convention sur le
droit de la mer*

Obligations de l'État du pavillon

Art. 65 **Mammifères marins**

Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de coopérer en vue d'assurer la protection des mammifères marins et, en particulier, de s'employer à protéger, gérer et étudier les cétacés par l'intermédiaire des organisations internationales appropriées..

Art. 66, par. 3, **Stocks de poissons anadromes**

al. a)

L'État du pavillon autorisé à pêcher des stocks de poissons anadromes au-delà de la limite extérieure d'une zone économique a l'obligation exclusive de mener des consultations en vue de s'entendre sur les modalités et conditions de cette pêche, en tenant dûment compte des exigences de la conservation et des besoins de l'État d'origine pour ce qui est des stocks en question.

Partie VI
Plateau continental

*Convention sur le
droit de la mer*

Obligations de l'État du pavillon

Art. 79, par. 5 **Câbles et pipelines sous-marins sur le plateau continental**

L'État du pavillon de navires qui posent des câbles ou des pipelines sous-marins a l'obligation de veiller à ce que ces navires tiennent dûment compte des câbles et pipelines déjà en place et ne compromettent pas la possibilité de réparer ceux-ci.

Partie VII
Haute mer

Section 1
Dispositions générales

*Convention sur le
droit de la mer*

Obligations de l'État du pavillon

Art. 87, par. 2 **Liberté de la haute mer**

L'État du pavillon a l'obligation, lorsqu'il exerce les différentes libertés composant la liberté de la haute mer, de tenir dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres États, ainsi que des droits reconnus par la Convention concernant les activités menées dans la Zone.

Art. 88 **Affectation de la haute mer à des fins pacifiques**

L'État du pavillon a l'obligation de respecter le principe selon lequel la haute mer est affectée à des fins pacifiques.

Art. 91, par. 1 Nationalité des navires

L'État du pavillon a l'obligation de fixer les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État du pavillon et les navires qui battent son pavillon.

Art. 91, par. 2 L'État du pavillon a l'obligation de délivrer aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

Art. 94 Obligations de l'État du pavillon

1. L'État du pavillon a l'obligation d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.

En particulier tout État :

a) Tient un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille, ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée;

b) Exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.

c) Le capitaine, les officiers et, dans la mesure du nécessaire, l'équipage connaissent parfaitement et sont tenus de respecter les règles internationales applicables concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des abordages, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution et le maintien des services de radiocommunication.

3. L'État du pavillon a l'obligation de prendre, à l'égard des navires battant son pavillon, les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne :

a) La construction et l'équipement du navire et sa navigabilité;

b) La composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables;

c) L'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages.

4. Ces mesures comprennent celles qui sont nécessaires pour s'assurer que :

a) Tout navire est inspecté avant son inscription au registre et, ultérieurement, à des intervalles appropriés, par un inspecteur maritime qualifié, et qu'il a à son bord les cartes maritimes, les publications nautiques ainsi que le matériel et les instruments de navigation que requiert la sécurité de la navigation;

b) Tout navire est confié à un capitaine et à des officiers possédant les qualifications voulues, en particulier en ce qui concerne la manœuvre, la navigation, les communications et la conduite des machines, et que l'équipage

possède les qualifications voulues et est suffisamment nombreux eu égard au type, à la dimension, à la machinerie et à l'équipement du navire;

5. Lorsqu'il prend les mesures visées aux paragraphes 3 et 4, l'État du pavillon est tenu de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.

6. L'État du pavillon a l'obligation, lorsqu'un autre État l'avise, qu'il a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire battant le pavillon du premier État n'ont pas été exercés, de procéder à une enquête et de prendre, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour remédier à la situation.

7. L'État du pavillon a l'obligation d'ordonner l'ouverture d'une enquête, menée par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées, sur tout accident de mer ou incident de navigation survenu en haute mer dans lequel est impliqué un navire battant son pavillon et qui a coûté la vie ou occasionné de graves blessures à des ressortissants d'un autre État, ou des dommages importants à des navires ou installations d'un autre État ou au milieu marin. L'État du pavillon et l'autre État coopèrent dans la conduite de toute enquête menée par ce dernier au sujet d'un accident de mer ou incident de navigation de ce genre.

Art. 98, par. 1 **Obligation de prêter assistance**

L'État du pavillon a l'obligation d'exiger du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui soit possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers :

- a) Il prêche assistance à quiconque est trouvé en péril en mer;
- b) Il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte;
- c) En cas d'abordage, il prêche assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, indique à l'autre navire le nom et le port d'enregistrement de son propre navire et le port le plus proche qu'il touchera.

Art. 99 **Interdiction de transport d'esclaves**

L'État du pavillon a l'obligation de prendre des mesures efficaces pour prévenir et réprimer le transport d'esclaves par les navires autorisés à battre son pavillon et pour prévenir l'usurpation de son pavillon à cette fin. Tout esclave qui se réfugie sur un navire, quel que soit son pavillon, est libre *ipso facto*.

Art. 100 **Obligation de coopérer à la répression de la piraterie**

L'État du pavillon a l'obligation de coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État.

Art. 108, par. 1 **Trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes**

L'État du pavillon a l'obligation de coopérer avec les autres États à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auquel se livrent, en violation des conventions internationales, des navires naviguant en haute mer.

Art. 109, par. 1 Émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer

L'État du pavillon a l'obligation de coopérer avec les autres États à la répression des émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer.

Art. 113 Rupture ou détérioration d'un câble ou d'un pipeline sous-marin

L'État du pavillon a l'obligation d'adopter les lois et règlements nécessaires pour que constituent des infractions passibles de sanctions, la rupture ou la détérioration délibérée ou due à une négligence coupable par un navire battant son pavillon ou une personne relevant de sa juridiction d'un câble à haute tension ou d'un pipeline sous-marin en haute mer, ainsi que d'un câble télégraphique ou téléphonique sous-marin dans la mesure où il risque de s'ensuivre des perturbations ou l'interruption des communications télégraphiques ou téléphoniques. Cette disposition vise également tout comportement susceptible de provoquer la rupture ou la détérioration de tels câbles ou pipelines, ou y tendant délibérément. Toutefois, elle ne s'applique pas lorsque la rupture ou la détérioration de tels câbles et pipelines est le fait de personnes qui, après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour l'éviter, n'ont agi que dans le but légitime de sauver leur vie ou leur navire.

Section 2**Conservation et gestion des ressources biologiques de la haute mer****Art. 116 Droit de pêche en haute mer**

L'État du pavillon dont les ressortissants pêchent en haute mer a l'obligation de respecter :

- a) Ses obligations conventionnelles;
- b) Les droits et obligations ainsi que les intérêts des États côtiers tels qu'ils sont prévus, entre autres, à l'article 63, paragraphe 2, et aux articles 64 à 67; et
- c) Les dispositions de la section 2.

Art. 117 Obligation pour les États de prendre à l'égard de leurs ressortissants des mesures de conservation des ressources biologiques de la haute mer

L'État du pavillon a l'obligation de prendre les mesures, applicables à ses ressortissants, qui peuvent être nécessaires pour assurer la conservation des ressources biologiques de la haute mer, ou de coopérer avec d'autres États à la prise de telles mesures.

Art. 118 Coopération des États à la conservation et à la gestion des ressources biologiques

Les États du pavillon ont l'obligation de coopérer à la conservation et à la gestion des ressources biologiques en haute mer. Les États du pavillon dont

les ressortissants exploitent des ressources biologiques différentes situées dans une même zone ou des ressources biologiques identiques négocient en vue de prendre les mesures nécessaires à la conservation des ressources concernées. À cette fin, ils coopèrent, si besoin est, pour créer des organisations de pêche sous-régionales ou régionales.

Art. 119

Conservation des ressources biologiques de la haute mer

1. Les États du pavillon, lorsqu'ils fixent le volume admissible des captures et prennent d'autres mesures en vue de la conservation des ressources biologiques en haute mer, ont l'obligation de :

a) S'attacher, en se fondant sur les données scientifiques les plus fiables dont ils disposent, à maintenir ou rétablir les stocks des espèces exploitées à des niveaux qui assurent le rendement constant maximal eu égard aux facteurs écologiques et économiques pertinents, y compris les besoins particuliers des États en développement, et compte tenu des méthodes en matière de pêche, de l'interdépendance des stocks et de toutes normes minimales internationales généralement recommandées aux plans sous-régional, régional ou mondial;

b) Prendre en considération les effets de ces mesures sur les espèces associées aux espèces exploitées ou dépendant de celles-ci, afin de maintenir ou de rétablir les stocks de ces espèces associées ou dépendantes à un niveau tel que leur reproduction ne risque pas d'être sérieusement compromise.

2. Les États du pavillon ont l'obligation de diffuser et d'échanger régulièrement, par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, sous-régionales, régionales ou mondiales, lorsqu'il y a lieu, et avec la participation de tous les États concernés, les informations scientifiques disponibles, les statistiques relatives aux captures et à l'effort de pêche et les autres données concernant la conservation des stocks de poisson.

3. Les États du pavillon concernés ont l'obligation de veiller à ce que les mesures de conservation et leur application n'entraînent aucune discrimination de droit ou de fait à l'encontre d'aucun pêcheur, quel que soit l'État dont il est ressortissant.

Art. 120

Mammifères marins

L'article 65 s'applique aussi à la conservation et à la gestion de mammifères marins en haute mer.

Partie XIII
Protection et préservation du milieu marin

Section 1
Dispositions générales

*Convention sur le
 droit de la mer*

Obligations de l'État du pavillon

Art. 192 Obligation d'ordre général

Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin.

Art. 194 Mesures visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin

1. Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de prendre, séparément ou conjointement selon qu'il convient, toutes les mesures compatibles avec la Convention qui sont nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, quelle qu'en soit la source; ils mettent en œuvre à cette fin les moyens les mieux adaptés dont ils disposent, en fonction de leurs capacités, et ils s'efforcent d'harmoniser leurs politiques à cet égard.

2. Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de prendre toutes les mesures nécessaires pour que les activités relevant de leur juridiction ou de leur contrôle soient menées de manière à ne pas causer de préjudice par pollution à d'autres États et à leur environnement et pour que la pollution résultant d'incidents ou d'activités relevant de leur juridiction ou de leur contrôle ne s'étende pas au-delà des zones où ils exercent des droits souverains conformément à la Convention.

3. Les mesures prises en application de la présente partie doivent viser toutes les sources de pollution du milieu marin. Elles comprennent notamment les mesures tendant à limiter autant que possible :

a) L'évacuation de substances toxiques, nuisibles ou nocives, en particulier de substances non dégradables, à partir de sources telluriques, depuis ou à travers l'atmosphère ou par immersion;

b) La pollution par les navires, en particulier les mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer, à prévenir les rejets, qu'ils soient intentionnels ou non, et à réglementer la conception, la construction, l'armement et l'exploitation des navires;

c) La pollution provenant des installations ou engins utilisés pour l'exploration ou l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol, en particulier les mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer et à réglementer la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation de ces installations ou engins et la composition du personnel qui y est affecté;

d) La pollution provenant des autres installations ou engins qui fonctionnent dans le milieu marin, en particulier les mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer et à réglementer la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation de ces installations ou engins et la composition du personnel qui y est affecté.

4. Lorsqu'ils prennent des mesures pour prévenir, réduire ou maîtriser la pollution du milieu marin, les États, notamment les États du pavillon, s'abstiennent de toute ingérence injustifiable dans les activités menées par d'autres États qui exercent leurs droits ou s'acquittent de leurs obligations conformément à la Convention.

5. Les mesures prises conformément à la présente partie comprennent les mesures nécessaires pour protéger et préserver les écosystèmes rares ou délicats ainsi que l'habitat des espèces et autres organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction.

Art. 195

Obligation de ne pas déplacer le préjudice ou les risques et de ne pas remplacer un type de pollution par un autre

Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation d'agir de manière à ne pas déplacer, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone dans une autre et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre lorsqu'ils prennent des mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin.

Art. 196,
par. 1

Utilisation de techniques ou introduction d'espèces étrangères ou nouvelles

Les États – y compris les États du pavillon – prennent toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant de l'utilisation de techniques dans le cadre de leur juridiction ou sous leur contrôle, ou l'introduction intentionnelle ou accidentelle en une partie du milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant y provoquer des changements considérables et nuisibles.

**Section 2
Coopération mondiale et régionale**

Art. 197

Coopération au plan mondial ou régional

Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de coopérer au plan mondial et, le cas échéant, au plan régional, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, à la formulation et à l'élaboration de règles et de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées de caractère international compatibles avec la Convention, pour protéger et préserver le milieu marin, compte tenu des particularités régionales.

Art. 198

Notification d'un risque imminent de dommage ou d'un dommage effectif

Tout État – y compris les États du pavillon – qui a connaissance de cas où le milieu marin est en danger imminent de subir des dommages ou a subi des dommages du fait de la pollution, a l'obligation d'en informer immédiatement les autres États qu'il juge exposés à ces dommages ainsi que les organisations internationales compétentes.

Art. 199 Plans d'urgence contre la pollution

Dans les cas visés à l'article 198, les États situés dans la zone affectée – y compris les États du pavillon –, selon leurs capacités, et les organisations internationales compétentes ont l'obligation de coopérer, dans toute la mesure possible, en vue d'éliminer les effets de la pollution et de prévenir ou réduire à un minimum les dommages. À cette fin, les États doivent élaborer et promouvoir conjointement des plans d'urgence pour faire face aux incidents entraînant la pollution du milieu marin.

Art. 200 Études, programmes de recherche et échange de renseignements et de données

Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de coopérer, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, en vue de promouvoir des études, entreprendre des programmes de recherche scientifique et encourager l'échange de renseignements et de données sur la pollution du milieu marin. Ils s'efforcent de participer activement aux programmes régionaux et mondiaux visant à l'acquisition des connaissances requises pour déterminer la nature et l'ampleur de la pollution, l'exposition à la pollution, les voies qu'elle emprunte, les risques qu'elle comporte et les remèdes possibles.

Art. 201 Critères scientifiques pour l'élaboration de règlements

Compte tenu des renseignements et données recueillis en application de l'article 200, les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de coopérer, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, en vue d'établir des critères scientifiques appropriés pour la formulation et l'élaboration de règles et de normes ainsi que de pratiques et procédures recommandées visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin.

Section 4
Surveillance continue et évaluation écologique

*Convention sur le
droit de la mer*

Obligations de l'État du pavillon

Art. 204, par. 2 Surveillance continue des risques de pollution et des effets de la pollution

Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de surveiller constamment les effets de toutes les activités qu'ils autorisent ou auxquelles ils se livrent afin de déterminer si ces activités risquent de polluer le milieu marin.

Art. 205 Publication de rapports

Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de publier des rapports sur les résultats obtenus en application de l'article 204 ou de fournir, à intervalles appropriés, de tels rapports aux organisations internationales compétentes, qui devront les mettre à la disposition de tous les autres États.

Art. 206 Évaluation des effets potentiels des activités

Lorsque des États – y compris des États du pavillon – ont de sérieuses raisons de penser que des activités envisagées relevant de leur juridiction ou de leur contrôle risquent d'entraîner une pollution importante ou des modifications considérables et nuisibles du milieu marin, ils ont l'obligation d'évaluer, dans la mesure du possible, les effets potentiels de ces activités sur ce milieu et de rendre compte des résultats de ces évaluations de la manière prévue à l'article 205.

Section 5**Réglementation internationale et droit interne visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin****Art. 209, par. 2 Pollution résultant d'activités menées dans la zone**

L'État du pavillon a l'obligation d'adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant d'activités menées dans la zone par des navires ou à partir d'installations, ouvrages ou autres engins, battant son pavillon, immatriculés sur son territoire ou relevant de son autorité, selon le cas; ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles, règlements et procédures internationaux visés au paragraphe 1⁷⁶.

Art. 210, par. 5 Pollution par immersion

L'État du pavillon a l'obligation de ne procéder à aucune immersion dans la mer territoriale et la zone économique exclusive ou sur le plateau continental sans l'accord préalable exprès de l'État côtier; celui-ci a le droit d'autoriser, de réglementer et de contrôler cette immersion, après avoir dûment examiné la question avec les autres États pour lesquels, du fait de leur situation géographique, cette immersion peut avoir des effets préjudiciables.

Art. 211, par. 1 Pollution par les navires

Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation d'adopter, par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et de s'attacher à favoriser l'adoption, s'il y a lieu de la même manière, de dispositifs de circulation des navires visant à réduire à un minimum le risque d'accidents susceptibles de polluer le milieu marin, y compris le littoral, et de porter atteinte de ce fait aux intérêts connexes des États côtiers. Ces règles et normes sont, de la même façon, réexaminées de temps à autre, selon qu'il est nécessaire.

Art. 211, par. 2 L'État du pavillon a l'obligation d'adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires battant son pavillon ou immatriculés par lui. Ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes internationales généralement acceptées, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

Art. 211, par. 3 L'État de pavillon a l'obligation d'exiger du capitaine d'un navire battant son pavillon ou immatriculé par lui, lorsque ce navire se trouve dans la mer territoriale d'un État participant avec d'autres États à des arrangements conjoints par lesquels ces États imposent aux navires étrangers des conditions particulières pour l'entrée dans leurs ports ou leurs eaux intérieures ou l'utilisation de leurs installations terminales au large, et ceci dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, qu'il fournisse à la demande de cet État des renseignements indiquant s'il se dirige vers un État de la même région qui participe à ces arrangements et, dans l'affirmative, de préciser si le navire satisfait aux conditions imposées par cet État concernant l'entrée dans ses ports.

Art. 212, par. 1 **Pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique**

L'État du pavillon ou d'immatriculation a l'obligation, afin de prévenir, réduire ou maîtriser la pollution du milieu marin d'origine atmosphérique ou transatmosphérique, d'adopter des lois et règlements applicables à l'espace aérien où s'exerce sa souveraineté et aux navires battant son pavillon ou aux navires ou aéronefs immatriculés par lui, en tenant compte des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, internationalement convenues, et de la sécurité de la navigation aérienne.

Section 6

Mise en application

Art. 216, par. 1, al. b) **Mise en application de la réglementation relative à la pollution par immersion**

L'État du pavillon, pour ce qui est des navires battant son pavillon ou des navires ou aéronefs immatriculés par lui, a l'obligation de mettre en application les lois et règlements adoptés en conformité avec la Convention et les règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion.

Art. 217 **Pouvoirs de l'État du pavillon**

1. Les États ont l'obligation de veiller à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux respectent les règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, ainsi que les lois et règlements qu'ils ont adoptés conformément à la Convention afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires; ils ont également l'obligation d'adopter les lois et règlements et de prendre les mesures nécessaires pour leur donner effet. L'État du pavillon veille à ce que ces règles, normes, lois et règlements soient effectivement appliqués, quel que soit le lieu de l'infraction.

2. Les États ont l'obligation, en particulier, de prendre les mesures appropriées pour interdire aux navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux d'appareiller tant qu'ils ne se sont pas conformés aux règles et normes internationales visées au paragraphe 1, y compris les dispositions concernant la conception, la construction et l'armement des navires.

3. Les États ont l'obligation de veiller à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux soient munis des certificats requis et délivrés en application des règles et normes internationales visées au paragraphe 1. Les États ont l'obligation de veiller à ce que les navires battant leur pavillon soient inspectés périodiquement pour vérifier que les mentions portées sur les certificats sont conformes à l'état effectif du navire. Les autres États acceptent ces certificats comme preuve de l'état du navire et leur reconnaissent la même force qu'à ceux qu'ils délivrent à moins qu'il n'y ait de sérieuses raisons de penser que l'état du navire ne correspond pas, dans une mesure importante, aux mentions portées sur les certificats.

4. Si un navire commet une infraction aux règles et normes établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, l'État du pavillon, sans préjudice des articles 218, 220 et 228, fait immédiatement procéder à une enquête et, le cas échéant, intente une action pour l'infraction présumée, quel que soit le lieu de cette infraction ou l'endroit où la pollution en résultant s'est produite ou a été constatée.

5. Tous les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de coopérer, sur demande, avec l'État du pavillon qui fait procéder à une enquête sur l'infraction commise par son navire.

6. Les États, sur demande écrite d'un État, enquêtent sur toute infraction qui aurait été commise par les navires battant leur pavillon. L'État du pavillon engage sans retard, conformément à son droit interne, des poursuites du chef de l'infraction présumée s'il est convaincu de disposer de preuves suffisantes pour ce faire.

7. L'État du pavillon informe sans délai l'État demandeur et l'organisation internationale compétente de l'action engagée et de ses résultats. Tous les États ont accès aux renseignements ainsi communiqués.

8. Les sanctions prévues par les lois et règlements des États à l'encontre des navires battant leur pavillon doivent être suffisamment rigoureuses pour décourager les infractions en quelque lieu que ce soit.

Art. 220, par. 4 **Pouvoirs de l'État côtier**

L'État du pavillon a l'obligation d'adopter les lois et règlements et de prendre les mesures nécessaires pour que les navires battant son pavillon fassent droit aux éventuelles demandes de renseignements formulées par un État côtier concernant leur identité et leur port d'immatriculation, leur dernier et leur prochain port d'escale et autres renseignements pertinents requis pour établir si une infraction a été commise.

*Convention sur le
droit de la mer*

Obligations de l'État du pavillon

Article 222

Mise en application de la réglementation relative à la pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique

À l'égard des navires battant son pavillon ou immatriculés par lui, l'État du pavillon a l'obligation d'assurer l'application des lois et règlements qu'il a adoptés conformément au paragraphe 1 de l'article 212 et à d'autres dispositions de la Convention et d'adopter des lois et règlements et de prendre d'autres mesures pour donner effet aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine atmosphérique ou transatmosphérique, conformément à toutes les règles et normes internationales pertinentes relatives à la sécurité de la navigation aérienne.

**Section 7
Garanties**

*Convention sur le
droit de la mer*

Obligations de l'État du pavillon

Art. 225

Obligation pour les États d'éviter les conséquences néfastes que peut avoir l'exercice de leurs pouvoirs de police

Lorsqu'il exerce ses pouvoirs de police à l'encontre de navires étrangers, en vertu de la Convention et au moyen de navires de guerre ou autres navires qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, l'État du pavillon a l'obligation de ne pas mettre en danger la sécurité de la navigation, ni faire courir aucun risque à un navire ou le conduire à un port ou lieu de mouillage dangereux ni non plus faire courir de risque excessif au milieu marin.

Art. 228, par. 1

Suspension des poursuites et restrictions à l'institution de poursuites

L'État du pavillon qui a demandé la suspension de poursuites conformément au présent article a l'obligation de remettre en temps voulu à l'État qui a intenté ces poursuites un dossier complet de l'affaire et les minutes du procès.

**Section 9
Responsabilité**

*Convention sur le
droit de la mer*

Obligations de l'État du pavillon

Art. 235, par. 2

Responsabilité

Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de veiller à ce que leur droit interne offre des voies de recours permettant d'obtenir une indemnisation rapide et adéquate ou autre réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction.

- Art. 235, par. 3 Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de coopérer pour assurer l'application et le développement du droit international de la responsabilité en ce qui concerne l'évaluation et l'indemnisation des dommages et le règlement des différends en la matière, ainsi que, le cas échéant, l'élaboration de critères et de procédures pour le paiement d'indemnités adéquates, prévoyant, par exemple, une assurance obligatoire ou des fonds d'indemnisation.

Section 10

Immunité souveraine

Art. 236

Immunité souveraine

Les dispositions de la Convention relatives à la protection et à la préservation du milieu marin ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires auxiliaires, ni aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui lorsque celui-ci les utilise, au moment considéré, exclusivement à des fins de service public non commerciales. Cependant, chaque État du pavillon a l'obligation de prendre des mesures appropriées n'affectant pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires ou aéronefs lui appartenant ou exploités par lui de façon à ce que ceux-ci agissent, autant que faire se peut, d'une manière compatible avec la Convention.

Partie XIII

Recherche scientifique marine

Section 3

Conduite de la recherche scientifique marine et action visant à la favoriser

Art. 245

Recherche scientifique marine dans la mer territoriale

L'État du pavillon a l'obligation de ne mener de recherche scientifique marine dans la mer territoriale d'un État côtier qu'avec le consentement exprès de cet État et dans les conditions fixées par lui.

Art. 246, par. 2

Recherche scientifique marine dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental

L'État du pavillon a l'obligation de ne mener de recherche scientifique marine dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental d'un État côtier qu'avec le consentement de ce dernier.

Art. 246, par. 8

L'État du pavillon a l'obligation de faire en sorte que les recherches scientifiques marines qu'il mène dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental d'un État côtier ne gênent pas de façon injustifiable les

activités entreprises par ce dernier dans l'exercice des droits souverains et de la juridiction que prévoit la Convention.

Art. 248

Obligation de fournir des renseignements à l'État côtier

L'État du pavillon et l'organisation internationale compétente qui ont l'intention d'entreprendre des recherches scientifiques marines dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental d'un État côtier ont l'obligation de fournir à ce dernier, six mois au plus tard avant la date prévue pour le début du projet de recherche scientifique marine, un descriptif complet indiquant :

- a) La nature et les objectifs du projet;
- b) La méthode et les moyens qui seront utilisés, en précisant le nom, le tonnage, le type et la catégorie des navires, et un descriptif du matériel scientifique;
- c) Les zones géographiques précises où le projet sera exécuté;
- d) Les dates prévues de la première arrivée et du dernier départ des navires de recherche ou celles de l'installation et du retrait du matériel de recherche, selon le cas;
- e) Le nom de l'institution qui patronne le projet de recherche, du directeur de cette institution et du responsable du projet;
- f) La mesure dans laquelle on estime que l'État côtier peut participer au projet ou se faire représenter.

Art 249

Obligation de satisfaire à certaines conditions

1. L'État du pavillon et l'organisation internationale compétente qui effectuent des recherches scientifiques marines dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental d'un État côtier doivent satisfaire aux conditions suivantes :

- a) Garantir à l'État côtier, si celui-ci le désire, le droit de participer au projet de recherche scientifique marine ou de se faire représenter, en particulier, lorsque cela est possible, à bord des navires et autres embarcations de recherche ou sur les installations de recherche scientifique, mais sans qu'il y ait paiement d'aucune rémunération aux chercheurs de cet État et sans que ce dernier soit obligé de participer aux frais du projet;
- b) Fournir à l'État côtier, sur sa demande, des rapports préliminaires aussitôt que possible, ainsi que les résultats et conclusions finales, une fois les recherches terminées;
- c) S'engager à donner à l'État côtier, sur sa demande, accès à tous les échantillons et données obtenus dans le cadre du projet de recherche scientifique marine, ainsi qu'à lui fournir des données pouvant être reproduites et des échantillons pouvant être fractionnés sans que cela nuise à leur valeur scientifique;

d) Fournir à l'État côtier, sur sa demande, une évaluation de ces données, échantillons et résultats de recherche, ou l'aider à les évaluer ou à les interpréter;

e) Faire en sorte, sous réserve du paragraphe 2, que les résultats des recherches soient rendus disponibles aussitôt que possible sur le plan international par les voies nationales ou internationales appropriées;

f) Informer immédiatement l'État côtier de toute modification majeure apportée au projet de recherche;

g) Enlever les installations ou le matériel de recherche scientifique, une fois les recherches terminées, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

2. L'État du pavillon a aussi l'obligation de satisfaire aux conditions fixées par les lois et règlements de l'État côtier en ce qui concerne l'exercice de son pouvoir discrétionnaire d'accorder ou de refuser son consentement en application du paragraphe 5 de l'article 246, y compris l'obligation d'obtenir son accord préalable pour diffuser sur le plan international les résultats des recherches relevant d'un projet intéressant directement l'exploration et l'exploitation de ressources naturelles.

Art. 250

Communications concernant les projets de recherche scientifique marine

L'État du pavillon a l'obligation de passer par les voies officielles appropriées pour toutes communications concernant les projets de recherche scientifique marine, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

Art. 253, par. 4

Suspension ou cessation des travaux de recherche scientifique marine

Après avoir reçu notification par l'État côtier de sa décision d'exiger la suspension ou la cessation de travaux de recherche scientifique marine, l'État du pavillon ou l'organisation internationale compétente autorisés à mener ces travaux ont l'obligation de mettre fin à ceux qui font l'objet de la notification.

Art. 254

Droits des États voisins sans littoral et des États voisins géographiquement désavantagés

1. L'État du pavillon et l'organisation internationale compétente qui ont présenté à un État côtier un projet de recherche scientifique marine visé au paragraphe 3 de l'article 246 ont l'obligation d'en aviser les États voisins sans littoral et les États voisins géographiquement désavantagés et de notifier à l'État côtier l'envoi de ces avis.

2. Une fois que l'État côtier concerné a donné son consentement au projet, conformément à l'article 246 et aux autres dispositions pertinentes de la Convention, l'État du pavillon et l'organisation internationale compétente qui entreprennent le projet ont l'obligation de fournir aux États voisins sans littoral et aux États voisins géographiquement désavantagés, sur leur demande et selon qu'il convient, les renseignements spécifiés à l'article 248 et à l'article 249 paragraphe 1 point f).

3. L'État du pavillon et l'organisation internationale compétente qui mènent les travaux de recherche scientifique marine ont l'obligation d'accorder aux États sans littoral et aux États géographiquement désavantagés susvisés, sur leur demande, la possibilité de participer autant que faire se peut au projet de recherche scientifique marine envisagé, par l'intermédiaire d'experts qualifiés désignés par eux et non récusés par l'État côtier, selon les conditions dont l'État côtier et l'État du pavillon ou l'organisation internationale compétente qui mènent les travaux de recherche scientifique marine sont convenus pour l'exécution du projet, en conformité de la Convention.

4. L'État du pavillon et l'organisation internationale compétente visés au paragraphe 1 ont l'obligation de fournir, sur leur demande, aux États sans littoral et aux États géographiquement désavantagés susvisés les renseignements et l'assistance spécifiés à l'article 249 paragraphe 1 point d), sous réserve du paragraphe 2 du même article.

Section 4

Installations et matériel de recherche scientifique dans le milieu marin

Art. 260

Zones de sécurité

Tous les États du pavillon ont l'obligation de veiller à ce que leurs navires respectent les zones de sécurité d'une largeur raisonnable ne dépassant pas 500 mètres qui peuvent être établies autour des installations de recherche scientifique, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention.

Art. 261

Obligation de ne pas créer d'obstacle à la navigation internationale

L'État du pavillon a l'obligation de veiller à ce que la mise en place et l'utilisation d'installations ou de matériel de recherche scientifique de tout type n'entravent pas la navigation par les routes internationalement pratiquées.

Art. 262

Marques d'identification et moyens de signalisation

L'État du pavillon a l'obligation de veiller à ce que les installations ou le matériel visés dans la présente section soient munis de marques d'identification indiquant l'État d'immatriculation ou l'organisation internationale à laquelle ils appartiennent, ainsi que de moyens appropriés de signalisation internationalement convenus pour assurer la sécurité de la navigation maritime et aérienne, compte tenu des règles et normes établies par les organisations internationales compétentes.

Section 5
Responsabilité

*Convention sur le
droit de la mer**Obligations de l'État du pavillon*

Art. 263, par. 2 et 3 **Responsabilité**

2. L'État du pavillon et l'organisation internationale compétente ont l'obligation de réparer les dommages découlant des mesures qu'ils prennent en violation de la Convention en ce qui concerne les travaux de recherche scientifique marine menés par d'autres États, par des personnes physiques ou morales ayant la nationalité de ces États ou par les organisations internationales compétentes.

3. L'État du pavillon et l'organisation internationale compétente ont l'obligation, en vertu de l'article 235, d'assumer la responsabilité des dommages causés par la pollution du milieu marin résultant de recherches scientifiques marines effectuées par eux ou pour leur compte.

Section 6
Règlement des différends et mesures conservatoires

*Convention sur le
droit de la mer**Obligations de l'État du pavillon*

Art. 265 **Mesures conservatoires**

Tant qu'un différend n'est pas réglé conformément aux sections 2 et 3 de la partie XV, l'État ou l'organisation internationale compétente autorisés à exécuter un projet de recherche scientifique marine ont l'obligation de ne pas permettre d'entreprendre ou de poursuivre les recherches sans le consentement exprès de l'État côtier concerné.

Tableau B

Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrants (Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons)

Partie II

Conservation et gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrants

Convention sur le droit de la mer

Obligations de l'État du pavillon

Article 5**Principes généraux**

L'État du pavillon, en exécution de l'obligation de coopérer avec l'État côtier en vue d'assurer la conservation et la gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrants que lui impose la Convention, doit :

- a) Adopter des mesures pour assurer la durabilité à long terme des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrants et en favoriser l'exploitation optimale;
- b) Veiller à ce que ces mesures soient fondées sur les données scientifiques les plus fiables dont ils disposent;
- c) Appliquer l'approche de précaution;
- d) Évaluer l'impact des activités humaines sur l'écosystème concerné;
- e) Réduire au minimum la pollution, les déchets, les rejets, les captures par des engins perdus ou abandonnés;
- f) Protéger la diversité biologique dans le milieu marin;
- g) Prendre des mesures en vue d'empêcher ou de faire cesser la surexploitation et la surcapacité et de faire en sorte que l'effort de pêche n'atteigne pas un niveau incompatible avec l'exploitation durable des ressources halieutiques;
- h) Prendre en compte les intérêts des pêcheurs qui se livrent à la pêche artisanale et à la pêche de subsistance;
- i) Recueillir et mettre en commun en temps opportun des données complètes et exactes sur les activités de pêche, notamment sur la position des navires, les captures d'espèces visées et d'espèces non visées et l'effort de pêche, comme prévu à l'annexe I, ainsi que les informations provenant des programmes de recherche nationaux, régionaux et internationaux;

j) Encourager et pratiquer la recherche scientifique et mettre au point des techniques appropriées à l'appui de la conservation et de la gestion des pêcheries; et

k) Appliquer et veiller à faire respecter des mesures de conservation et de gestion grâce à des systèmes efficaces d'observation, de contrôle et de surveillance.

Art. 6 Application de l'approche de précaution

Tous les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation d'appliquer largement l'approche de précaution à la conservation, à la gestion et à l'exploitation des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs afin de protéger les ressources biologiques marines et de préserver le milieu marin.

Art. 7, par. 2 Compatibilité des mesures de conservation et de gestion

L'État du pavillon et l'État côtier ont l'obligation de coopérer en vue d'assurer la compatibilité entre les mesures de conservation et de gestion instituées pour la haute mer et celles adoptées pour les zones relevant de la juridiction nationale en ce qui concerne les stocks de poissons chevauchants et les stocks de poissons grands migrateurs.

Art. 7, par. 3 Pour s'acquitter de l'obligation de coopérer qui leur incombe, l'État du pavillon et l'État côtier concerné ont l'obligation de faire tout leur possible pour s'entendre dans un délai raisonnable sur des mesures de conservation et de gestion compatibles.

Art. 7, par. 8 L'État du pavillon a l'obligation d'informer régulièrement – soit directement soit par l'intermédiaire des organisations ou arrangements de gestion des pêcheries régionaux ou sous-régionaux compétents ou par d'autres moyens appropriés – les autres États intéressés des mesures qu'il a adoptées pour réglementer les activités des navires battant son pavillon qui exploitent ces stocks en haute mer.

Partie III

Mécanismes de coopération internationale concernant les stocks de poissons chevauchants et les stocks de poissons grands migrateurs

Art. 8, par. 2 Obligation d'engager des consultations de bonne foi et sans retard lorsqu'il y a lieu de penser que les stocks concernés sont menacés de surexploitation ou lorsqu'une nouvelle pêcherie visant ces stocks est aménagée.

Art. 8, par. 3 L'État du pavillon qui exploite en haute mer certains stocks de poissons chevauchants ou stocks de poissons grands migrateurs et l'État côtier concerné s'acquittent de leur obligation de coopération en devenant membres de l'organisation – ou participants à l'arrangement – de gestion des pêcheries

régional ou sous-régional qui a compétence pour instituer des mesures de conservation et de gestion de ces stocks ou en acceptant d'appliquer les mesures de conservation et de gestion instituées par cette organisation ou cet arrangement.

Art. 8, par. 5 En l'absence d'organisation ou arrangement de gestion des pêcheries régional ou sous-régional pouvant instituer des mesures de conservation et de gestion d'un stock de poissons chevauchants ou d'un stock de poissons grands migrateurs déterminé, l'État du pavillon qui exploite ce stock en haute mer et l'État côtier intéressé ont l'obligation de coopérer en vue de créer une telle organisation ou de prendre d'autres arrangements appropriés pour assurer la conservation et la gestion de ce stock et de participer aux travaux dudit organisme ou arrangement.

Art. 13 **Renforcement des organisations et arrangements existants**

Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de coopérer pour renforcer les organisations et arrangements de gestion des pêcheries sous-régionaux et régionaux existants afin d'en améliorer l'efficacité pour l'adoption et la mise en œuvre de mesures de conservation et de gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs.

Art. 14 **Collecte et communication d'informations et coopération en matière de recherche scientifique**

1. L'État du pavillon a l'obligation de veiller à ce que les navires de pêche battant son pavillon lui communiquent les informations qui pourraient lui être nécessaires pour exécuter ses obligations en vertu de l'Accord. À cette fin, l'État du pavillon, conformément à l'annexe I :

a) Recueille et échange des données scientifiques, techniques et statistiques concernant l'exploitation des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs;

b) Veille à ce que les données recueillies soient suffisamment détaillées pour faciliter l'évaluation précise des stocks et soient communiquées en temps opportun pour répondre aux besoins des organisations ou arrangements de gestion des pêcheries sous-régionaux ou régionaux; et

c) Prend les mesures voulues pour vérifier l'exactitude de ces données.

2. Les États – y compris les États du pavillon – coopèrent, soit directement soit par l'intermédiaire des organisations ou arrangements de gestion des pêcheries sous-régionaux ou régionaux, en vue de :

a) Convenir du type de données à fournir et de la forme sous laquelle celles-ci doivent être présentées auxdites organisations ou auxdits arrangements, en tenant compte de la nature des stocks et de leur exploitation; et

b) Mettre au point et utiliser conjointement des techniques d'analyse et des méthodes d'évaluation des stocks pour améliorer les mesures de conservation et de gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs.

3. En application de la partie XIII de la Convention, les États – y compris les États du pavillon – coopèrent, soit directement, soit par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, au renforcement des moyens de recherche scientifique dans le domaine des pêches et encouragent la recherche scientifique relative à la conservation et à la gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs dans l'intérêt de tous. À cette fin, un État du pavillon ou l'organisation internationale compétente qui effectue de telles recherches au-delà des zones relevant de la juridiction nationale s'emploie à faciliter la publication et la communication à tous les États intéressés des résultats de ces recherches, ainsi que de renseignements sur ses objectifs et ses méthodes et, autant que possible, facilite la participation de scientifiques desdits États aux recherches en question.

Art. 16

Secteurs de la haute mer complètement entourés par une zone relevant de la juridiction nationale d'un seul État

1. L'État du pavillon qui exploite des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs dans un secteur de la haute mer complètement entouré par une zone relevant de la juridiction nationale d'un seul État et ce dernier État ont l'obligation de coopérer pour instituer des mesures de conservation et de gestion en ce qui concerne ces stocks en haute mer. Compte tenu des caractéristiques naturelles du secteur considéré, l'État du pavillon et l'État côtier s'attachent particulièrement à instituer, en application de l'article 7, des mesures de conservation et de gestion compatibles en ce qui concerne ces stocks. Les mesures prises en ce qui concerne la haute mer tiennent compte des droits, obligations et intérêts de l'État côtier en vertu de la Convention; elles sont fondées sur les données scientifiques les plus fiables dont on dispose et tiennent compte de toutes mesures de conservation et de gestion adoptées et appliquées par l'État côtier en ce qui concerne les mêmes stocks, dans la zone relevant de sa juridiction nationale, conformément à l'article 61 de la Convention. L'État du pavillon et l'État côtier conviennent également de mesures d'observation, de contrôle, de surveillance et de police pour assurer le respect des mesures de conservation et de gestion concernant la haute mer.

2. Conformément à l'article 8, l'État du pavillon et l'État côtier agissent de bonne foi et font tout leur possible pour convenir sans délai des mesures de conservation et de gestion à appliquer à l'occasion des opérations de pêche dans le secteur visé au paragraphe 1. Si l'État qui se livre à la pêche concerné et l'État côtier ne parviennent pas, dans un délai raisonnable, à s'entendre sur de telles mesures, ils appliquent, eu égard au paragraphe 1, les paragraphes 4, 5 et 6 de l'article 7 consacrés aux arrangements provisoires ou mesures conservatoires. En attendant l'adoption de tels arrangements provisoires ou de telles mesures conservatoires, l'État du pavillon intéressé prend, en ce qui concerne les navires battant son pavillon, des mesures pour faire en sorte que ceux-ci ne se livrent pas à une pêche de nature à nuire aux stocks concernés.

Partie IV
États non membres et États non participants

*Convention sur le
droit de la mer**Obligations de l'État du pavillon*

Art. 17

**États non membres d'organisations et États non participants
à des arrangements**

1. Un État du pavillon qui n'est pas membre d'une organisation ni participant à un arrangement de gestion des pêcheries sous-régional ou régional, et qui n'accepte pas par ailleurs d'appliquer les mesures de conservation et de gestion instituées par cette organisation ou cet arrangement, n'est pas libéré de l'obligation de coopérer, conformément à la Convention et au présent Accord, à la conservation et à la gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs concernés.
 2. Un tel État n'autorise pas les navires battant son pavillon à se livrer à la pêche des stocks de poissons chevauchants ou des stocks de poissons grands migrateurs soumis aux mesures de conservation et de gestion instituées par cette organisation ou cet arrangement.
 3. Les États qui sont membres d'une organisation ou participants à un arrangement sous-régional ou régional de gestion des pêcheries demandent, séparément ou conjointement, aux entités de pêche visées au paragraphe 3 de l'article premier qui ont des navires de pêche dans la zone concernée de coopérer pleinement avec cette organisation ou à cet arrangement aux fins de l'application des mesures de conservation et de gestion que ceux-ci ont instituées, afin que ces mesures soient appliquées de facto aussi largement que possible aux activités de pêche dans la zone concernée. Ces entités tirent de leur participation à la pêche des avantages proportionnels à leur engagement de respecter les mesures de conservation et de gestion concernant les stocks en question.
 4. Les États qui sont membres d'une telle organisation ou participants à un tel arrangement échangent des informations sur les activités des navires de pêche battant le pavillon d'États qui ne sont pas membres de l'organisation ni participants à l'arrangement et qui se livrent à la pêche des stocks concernés. Ils prennent des mesures, conformément au présent Accord et au droit international, en vue de dissuader ces navires de se livrer à des activités qui compromettent l'efficacité des mesures sous-régionales ou régionales de conservation et de gestion.
-

Partie V

Obligations de l'État du pavillon

*Convention sur le
droit de la mer*

Obligations de l'État du pavillon

Art. 18 **Obligations de l'État du pavillon**

1. Les États dont des navires pêchent en haute mer prennent les mesures voulues pour que les navires battant leur pavillon respectent les mesures sous-régionales et régionales de conservation et de gestion et qu'ils ne mènent aucune activité qui en compromette l'efficacité.

2. Les États n'autorisent la mise en exploitation des navires battant leur pavillon pour pratiquer la pêche en haute mer que lorsqu'ils peuvent s'acquitter efficacement des responsabilités qui leur incombent en vertu de la Convention et du présent Accord en ce qui concerne ces navires.

3. Les États prennent notamment, en ce qui concerne les navires battant leur pavillon, les mesures suivantes :

a) Contrôle de ces navires en haute mer, au moyen de licences, d'autorisations et de permis de pêche conformément aux procédures ayant pu être adoptées aux plans sous-régional, régional ou mondial;

b) Adoption de règlements à l'effet :

i) D'assortir les licences, autorisations ou permis de clauses et conditions propres à leur permettre de s'acquitter de toutes obligations qu'ils ont souscrites aux plans sous-régional, régional ou mondial;

ii) D'interdire à ces navires de pêcher en haute mer s'ils sont dépourvus d'une licence ou autorisation en bonne et due forme, ou de pêcher en haute mer selon des modalités différentes de celles stipulées par les licences, autorisations ou permis;

iii) D'exiger des navires pêchant en haute mer qu'ils aient toujours à bord leur licence, autorisation ou permis et qu'ils présentent ce document pour inspection à la demande de toute personne dûment habilitée; et

iv) De veiller à ce que ces navires ne pratiquent pas la pêche sans autorisation dans des zones relevant de la juridiction nationale d'autres États;

c) Tenue d'un registre national des navires de pêche autorisés à pêcher en haute mer et adoption des dispositions voulues pour que les États directement intéressés qui en font la demande aient accès aux renseignements figurant dans ce registre, compte tenu de toutes lois internes de l'État du pavillon ayant trait à la communication de ces renseignements;

d) Réglementation du marquage des navires et engins de pêche aux fins de leur identification, conformément à des systèmes uniformes et internationalement reconnus, tels que les Spécifications types de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture pour le marquage et l'identification des bateaux de pêche;

e) Établissement de règles pour la tenue et la communication en temps opportun de registres indiquant la position des navires, les captures d'espèces visées et non visées, l'effort de pêche et d'autres données pertinentes relatives à la pêche, conformément aux normes sous-régionales, régionales et mondiales régissant la collecte de ces données;

f) Établissement de règles pour la vérification des relevés de captures d'espèces visées et non visées par les moyens suivants : programmes d'observation et d'inspection, rapports de déchargement, supervision des transbordements, contrôle des captures débarquées et suivi des statistiques du marché;

g) Observation, contrôle et surveillance de ces navires, de leurs activités de pêche et activités connexes, au moyen notamment de :

i) La mise en œuvre de mécanismes d'inspection nationaux et de mécanismes sous-régionaux et régionaux de coopération en matière de police conformément aux articles 21 et 22, prévoyant notamment l'obligation pour ces navires d'autoriser l'accès à leur bord d'inspecteurs dûment habilités d'autres États;

ii) La mise en œuvre de programmes d'observation nationaux et de programmes d'observation sous-régionaux et régionaux auxquels participe l'État du pavillon, prévoyant notamment l'obligation pour ces navires d'autoriser l'accès à leur bord d'observateurs d'autres États pour leur permettre d'exercer les fonctions définies dans les programmes; et

iii) L'élaboration et la mise en œuvre de systèmes de surveillance des navires, y compris, le cas échéant, de systèmes appropriés de communication par satellite, conformément à tous programmes nationaux et aux programmes qui ont été convenus aux plans sous-régional, régional ou mondial entre les États concernés;

h) Réglementation des transbordements en haute mer pour faire en sorte que l'efficacité des mesures de conservation et de gestion ne soit pas compromise; et

i) Réglementation des activités de pêche pour assurer le respect des mesures sous-régionales, régionales ou mondiales, y compris celles qui visent à réduire au minimum les captures d'espèces non visées.

4. Lorsqu'un système de contrôle et de surveillance convenu aux plans sous-régional, régional ou mondial est en vigueur, les États veillent à ce que les mesures qu'ils imposent aux navires battant leur pavillon soient compatibles avec ce système.

Partie VI Respect de la réglementation et répression des infractions

*Convention sur le
droit de la mer*

Obligations de l'État du pavillon

Art. 19

Respect de la réglementation et pouvoirs de police de l'État du pavillon

1. Tout État veille à ce que les navires battant son pavillon respectent les mesures sous-régionales et régionales de conservation et de gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs. À cette fin, il :

- a) Fait respecter ces mesures, quel que soit le lieu de l'infraction;
- b) Mène immédiatement, lorsqu'une infraction aux mesures sous-régionales ou régionales de conservation et de gestion est alléguée, une enquête approfondie, qui peut comprendre l'inspection matérielle des navires concernés, et fait rapport sans retard sur le déroulement et les résultats de cette enquête à l'État qui a allégué l'infraction ainsi qu'à l'organisation ou arrangement sous-régional ou régional compétent;
- c) Exige de tout navire battant son pavillon qu'il communique aux autorités chargées de l'enquête des renseignements concernant sa position, ses captures, ses engins de pêche, ses opérations de pêche et ses activités connexes dans la zone de l'infraction présumée;
- d) S'il est convaincu de disposer de preuves suffisantes concernant l'infraction présumée, saisit ses autorités compétentes en vue d'engager sans retard des poursuites conformément à son droit interne et, s'il y a lieu, immobilise le navire en cause; et
- e) Veille à ce que tout navire dont il a été établi, conformément à son droit interne, qu'il a commis une infraction grave auxdites mesures ne se livre plus à des opérations de pêche en haute mer jusqu'à ce que toutes les sanctions imposées par l'État du pavillon pour cette infraction aient été exécutées.

2. Toutes les enquêtes et procédures judiciaires sont menées dans les plus brefs délais. Les sanctions encourues pour les infractions doivent être suffisamment rigoureuses pour garantir le respect des mesures de conservation et de gestion et décourager les infractions en quelque lieu que ce soit, et elles doivent priver les auteurs des infractions des profits découlant de leurs activités illégales. Les mesures applicables aux capitaines et autres officiers des navires de pêche comprennent des dispositions pouvant autoriser, entre autres, le refus, le retrait ou la suspension de l'autorisation d'exercer les fonctions de capitaine ou d'officier à bord de ces navires.

Art. 20, par. 1

Coopération internationale en matière de police

Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de coopérer, soit directement soit par l'intermédiaire d'organisations ou arrangements de gestion des pêcheries sous-régionaux ou régionaux, pour assurer le respect et la mise en application des mesures sous-régionales et régionales de conservation et de

- gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrants.
- Art. 20, par. 2 Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de coopérer, s'ils sont saisis d'une demande en ce sens, avec les États du pavillon qui enquêtent sur une infraction commise par un de leurs navires.
- Art. 20, par. 3 L'État du pavillon qui enquête, directement ou par l'intermédiaire de l'organisation ou arrangement sous-régional ou régional de gestion des pêcheries compétent, sur une infraction présumée aux mesures de conservation et de gestion des stocks de poissons chevauchants ou des stocks de poissons grands migrants a l'obligation de fournir des renseignements sur le déroulement et les résultats de cette enquête à tous les États intéressés ou affectés par l'infraction présumée.
- Art. 20, par. 4 Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation de se prêter mutuellement assistance pour identifier les navires qui se seraient livrés à des activités qui compromettent l'efficacité de mesures sous-régionales, régionales ou mondiales de conservation et de gestion.
- Art. 20, par. 5 Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation, dans la mesure où leurs lois et règlements internes les y autorisent, de mettre en place des arrangements en vue de communiquer aux autorités chargées des poursuites dans d'autres États les preuves relatives aux infractions présumées auxdites mesures.
- Art. 20, par. 6 Lorsqu'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire se trouvant en haute mer s'est livré à la pêche sans autorisation dans une zone relevant de la juridiction d'un État côtier, l'État du pavillon procède immédiatement, à la demande de l'État côtier intéressé, à une enquête approfondie. L'État du pavillon coopère avec l'État côtier en vue de prendre les mesures de coercition appropriées en l'espèce, et peut habiliter les autorités compétentes de celui-ci à arraisonner et à inspecter le navire en haute mer. Le présent paragraphe est sans préjudice de l'article 111 de la Convention.
- Art. 21, par. 2 **Coopération sous-régionale et régionale en matière de police**
Les États – y compris les États du pavillon – ont l'obligation d'établir, par l'intermédiaire des organisations ou arrangements de gestion des pêcheries sous-régionaux ou régionaux, des procédures pour l'arraisonnement et l'inspection conformément au paragraphe 1, ainsi que des procédures pour l'application des autres dispositions du présent article⁷⁷. Ces procédures sont conformes au présent article et aux procédures de base définies à l'article 22 et ne sont pas discriminatoires à l'égard des États qui ne sont pas membres de l'organisation ni participants à l'arrangement concerné. Il est procédé à l'arraisonnement et à l'inspection ainsi qu'à toute mesure de coercition prise par la suite conformément à ces procédures. Les États donnent la publicité voulue aux procédures établies conformément au présent paragraphe.
- Art. 21, par. 4 Les États procédant à une inspection ont l'obligation de porter sur les navires servant à cette inspection des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public. Au moment où il devient partie au présent

- Accord, tout État du pavillon a l'obligation de désigner une autorité compétente pour recevoir les notifications des États procédant à une inspection et de donner la publicité voulue à cette désignation par l'intermédiaire de l'organisation ou arrangement de gestion des pêcheries sous-régional ou régional compétent.
- Art. 21, par. 5 L'État qui a procédé à une inspection a l'obligation de rassembler, s'il y a lieu, des éléments de preuve de l'infraction présumée et d'en informer sans délai l'État du pavillon.
- Art. 21, par. 6 L'État du pavillon a l'obligation de répondre, dans un délai de trois jours ouvrables à compter de sa réception ou dans tout autre délai prescrit par les procédures établies conformément au paragraphe 2, à la notification par laquelle l'État ayant procédé à l'inspection l'informe qu'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon s'est livré à une activité contraire aux mesures de conservation et de gestion des stocks de poissons chevauchants ou des stocks de poissons grands migrateurs et doit :
- a) Exécuter sans délai l'obligation que lui impose l'article 19 de procéder à une enquête et, si les éléments de preuve le justifient, prendre des mesures de coercition à l'encontre du navire, auquel cas il informe promptement l'État ayant procédé à l'inspection des résultats de l'enquête et, le cas échéant, des mesures de coercition qu'il a prises; ou
 - b) Autoriser l'État ayant procédé à l'inspection à mener une enquête.
- Art. 21, par. 7 Si les éléments de preuve le justifient, l'État du pavillon est tenu de s'acquitter de l'obligation qui lui incombe de prendre des mesures de coercition à l'encontre du navire battant son pavillon.
- Art. 21, par. 8 L'État ayant procédé à l'inspection et l'État du pavillon et, le cas échéant, l'État du port ont l'obligation de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer le bien-être des membres de l'équipage, quelle que soit leur nationalité, si, après arraisonnement et inspection, il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire a commis une infraction grave, l'État du pavillon n'a pas répondu ou n'a pas pris les mesures prescrites aux paragraphes 6 ou 7, et les inspecteurs ont exigé du capitaine qu'il collabore à un complément d'enquête en conduisant le navire sans retard au port approprié le plus proche ou à tout autre port pouvant avoir été spécifié dans les procédures établies conformément au paragraphe 2.
- Art. 22, par. 3 **Procédures de base applicables en cas d'arraisonnement et d'inspection conformément à l'article 21**
- L'État du pavillon a l'obligation de veiller à ce que les capitaines de navire :
- a) Laissent les inspecteurs monter à leur bord et facilitent leur embarquement de façon qu'il se fasse rapidement et dans des conditions de sécurité;
 - b) Coopèrent à l'inspection des navires effectuée conformément aux présentes procédures et prêtent leur concours à cette fin;
 - c) N'empêchent pas les inspecteurs d'accomplir leur mission, ne cherchent pas à les intimider et ne les gênent pas dans l'exercice de leurs fonctions;

- d) Permettent aux inspecteurs de communiquer avec les autorités de l'État du pavillon et de l'État procédant à l'inspection pendant l'arraisonnement et l'inspection;
- e) Offrent aux inspecteurs des facilités raisonnables, y compris, le cas échéant, le gîte et le couvert; et
- f) Facilitent le débarquement des inspecteurs dans des conditions de sécurité.
- Art. 22, par. 4 Si le capitaine d'un navire refuse d'accepter l'arraisonnement et l'inspection conformément au présent article et à l'article 21, sauf dans les cas où, conformément aux réglementations, procédures et pratiques internationales généralement acceptées touchant la sécurité en mer, il est nécessaire de différer l'arraisonnement et l'inspection, l'État du pavillon a l'obligation d'ordonner au capitaine du navire de se soumettre immédiatement à l'arraisonnement et à l'inspection et, si celui-ci n'obtempère pas, de suspendre l'autorisation de pêche délivrée au navire, auquel il ordonne de regagner immédiatement le port. L'État du pavillon informe l'État ayant procédé à l'inspection de la mesure qu'il a prise lorsque les circonstances visées au présent paragraphe se produisent.

Tableau C

Autres instruments internationaux

Section 1

Nationalité des navires, immatriculation des navires

<i>Instrument international</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Article 91, par. 1 et 2, article 94, par. 2, lettre a)
Convention sur la haute mer (1958)	Article 5, par. 1 Les États ont l'obligation de fixer les conditions auxquelles ils accordent leur nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre leur pavillon. Les États ont l'obligation d'avoir un lien substantiel avec les navires battant leur pavillon et d'exercer effectivement leur juridiction et leur contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant leur pavillon. Article 5, par. 2 Les États ont l'obligation de délivrer aux navires auxquels il ont accordé le droit de battre leur pavillon des documents à cet effet.
Convention internationale relative à l'inscription des droits relatifs aux navires en construction (1967) (pas encore en vigueur)	Voir les dispositions pertinentes

<i>Instrument international</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires (1986) (pas encore en vigueur)	Voir les dispositions pertinentes.
Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes (1967) (pas encore en vigueur)	Article 3 Les États ont l'obligation de n'autoriser la radiation d'un navire de leur registre d'immatriculation que si tous les titulaires d'hypothèques n'ont pas donné leur consentement par écrit; les États ont l'obligation d'empêcher la double immatriculation de navires. Article 11 Les États ont l'obligation d'enregistrer les changements d'immatriculation.
Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes (1993) (pas encore en vigueur)	Article 3 Les États ont l'obligation de n'autoriser le propriétaire à faire radier un navire que si la totalité des hypothèques, « mortgages » ou droits inscrits est préalablement purgée ou si tous les titulaires de ces hypothèques, « mortgages » ou droits inscrits ont donné leur consentement par écrit; ils ont également l'obligation d'empêcher la double immatriculation de navires. Article 16 Les États ont l'obligation de ne pas autoriser un navire immatriculé chez eux à battre temporairement le pavillon d'un autre État à moins que la totalité des hypothèques, « mortgages » ou droits inscrits sur ce navire n'ait préalablement été purgée ou que les titulaires de la totalité de ces hypothèques, « mortgages » ou droits inscrits n'aient donné leur consentement par écrit.
Traité de Montevideo relatif au droit de la navigation commerciale internationale (1940) (<i>Tratado de derecho de navegacion comercial internacional</i>)	Article 1 Les États ont l'obligation de délivrer aux navires inscrits sur leur registre maritime des certificats de nationalité.

Section 2

Jaugeage des navires

<i>Instrument international</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Convention sur l'adoption d'un système uniforme de jaugeage des navires (1947) et son protocole de 1947	Voir les dispositions pertinentes.

<i>Instrument international</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Convention internationale sur le jaugeage des navires (1969)	Voir les dispositions pertinentes.

Section 3

Construction, armement et entretien des navires

<i>Instrument international</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Article 94, par. 3, lettre a), article 94, par. 4, lettre a), article 217, par. 2
Convention de 1958 sur la haute mer	Article 10 Tout État est tenu de prendre à l'égard des navires arborant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne la construction et l'armement du navire et son aptitude à tenir la mer.
Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge et Protocole de 1988	Voir les dispositions pertinentes.
Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), 1974 et 1988	Voir les dispositions pertinentes.
Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78)	Voir les dispositions pertinentes.
Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (CSC)	Voir les dispositions pertinentes.
Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (code IBC) (1983)	Voir les dispositions pertinentes.
Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (code IGC) (1983)	Voir les dispositions pertinentes.
Recueil international de règles de sécurité pour le transport de grains en vrac (Recueil international de règles sur les grains) (1991)	Voir les dispositions pertinentes.

<i>Instrument international</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (code HSC) (1994)	Voir les dispositions pertinentes.
Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) (1993)	Voir les dispositions pertinentes.
Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (code LSA) (1996)	Voir les dispositions pertinentes.
Code international pour l'application des méthodes d'essai au feu (code FTP) (1996)	Voir les dispositions pertinentes.
Recueil de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires (code INF) (1999)	Voir les dispositions pertinentes.
Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche (pas encore en vigueur)	Voir les dispositions pertinentes.
Accord sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux (1971) et Protocole sur les emménagements à bord des navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux (1973) (d'application régionale)	Voir les dispositions pertinentes.
Accord sur les prescriptions de stabilité des navires rouliers à passagers opérant à destination ou en provenance de certains ports d'Europe du Nord-Ouest et de la mer Baltique (1996) (d'application régionale)	Voir les dispositions pertinentes.
Convention concernant le logement de l'équipage à bord (révisée) (1949) (n° 92)	Voir les dispositions pertinentes.
Convention concernant le logement de l'équipage à bord des navires (dispositions complémentaires) (1970) (n° 133)	Voir les dispositions pertinentes.

Section 4 Effectifs des navires

<i>Instrument international</i>	<i>Disposition(s) pertinente(s)</i>
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Articles 94 3) b), 94 4) b), 94 4) c), 217 2)
Convention sur la haute mer, 1958	Article 10 Obligation, pour les États, de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne la composition et les conditions de travail des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables en matière de travail
Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974	Voir les dispositions pertinentes.
Principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité (résolution A.890 (21) de l'OMI, 1999)	Voir les dispositions pertinentes.
Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986 (non encore en vigueur)	Article 9 Obligation, pour les États, de respecter le principe qu'une part satisfaisante de l'effectif des officiers et des équipages des navires marchands qui battent leur pavillon est constituée par des nationaux ou des personnes domiciliées ou ayant légalement leur résidence permanente dans l'État d'immatriculation
Convention concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires	Voir les dispositions pertinentes.

Section 5 Formation des gens de mer, délivrance des brevets et veille

<i>Instrument international</i>	<i>Disposition(s) pertinente(s)</i>
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Article 94 3) b)
Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle qu'amendée	Voir les dispositions pertinentes.
Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, 1995 (non encore en vigueur)	Voir les dispositions pertinentes.

<i>Instrument international</i>	<i>Disposition(s) pertinente(s)</i>
Document destiné à servir de guide pour la formation des pêcheurs et la délivrance des brevets, 2000	Voir les dispositions pertinentes.

Section 6

Conditions de travail des gens de mer

<i>Instrument international</i>	<i>Disposition(s) pertinente(s)</i>
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Article 94 3) b)
Convention sur la haute mer, 1958	Article 10 Obligation, pour les États, de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne la composition et les conditions de travail des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables en matière de travail

Normes internationales du travail adoptées par l'Organisation internationale du Travail

Normes générales

- Recommandation sur les statuts nationaux des marins, 1920 (n° 9)
- Recommandation sur l'engagement des gens de mer (navires étrangers), 1958 (n° 107)
- Recommandation sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer, 1958 (n° 108)
- Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958 (n° 108)
- Recommandation sur l'emploi des gens de mer (évolution technique), 1970 (n° 139)
- Convention sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976 (n° 145)
- Recommandation sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976 (n° 154)
- Convention sur la marine marchande (normes minima), 1976 (n° 147)
- Recommandation sur la marine marchande (amélioration des normes), 1976 (n° 155)
- Protocole de 1996 relatif à la Convention sur la marine marchande (normes minima) (n° 147)
- Convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 (n° 185)

Conditions d'admission à l'emploi

- Convention sur l'âge minimum (travail maritime), 1920 (n° 7)
- Convention sur l'âge minimum (travail maritime) (révisée), 1936 (n° 58)

Formation et accès à l'emploi

- Convention sur le placement des marins, 1920 (n° 9)
- Convention sur le contrat d'engagement des marins, 1926 (n° 22)
- Recommandation sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970 (n° 137)

Recommandation sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1986 (n° 186)

Convention sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996 (n° 179)

Conditions générales d'emploi

Convention sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921 (n° 16)

Convention sur l'examen médical des gens de mer, 1946 (n° 73)

Convention sur le rapatriement des marins, 1926 (n° 23)

Recommandation sur le rapatriement des capitaines et des apprentis, 1926 (n° 27)

Convention sur les congés payés des marins (révisée), 1949 (n° 91)

Convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958 (n° 109)

Recommandation sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958 (n° 109)

Convention sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996 (n° 180)

Recommandation sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996 (n° 187)

Convention sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976 (n° 146)

Recommandation sur la protection des jeunes marins, 1976 (n° 153)

Convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987 (n° 166)

Recommandation sur le rapatriement des marins, 1987 (n° 174)

Brevets de capacité

Convention sur les brevets de capacité des officiers, 1936 (n° 53)

Convention sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946 (n° 69)

Convention sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946 (n° 74)

Sécurité, santé et bien-être

Recommandation sur les conditions de séjour des marins dans les ports, 1936 (n° 48)

Recommandation sur le bien-être des gens de mer, 1970 (n° 138)

Convention sur le bien-être des gens de mer, 1987 (n° 163)

Recommandation sur le bien-être des gens de mer, 1987 (n° 173)

Convention sur l'alimentation et le service de table (équipages des navires), 1946 (n° 68)

Recommandation concernant la fourniture d'articles de literie, d'ustensiles de table et d'articles divers (équipages de navires), 1946 (n° 78)

Convention sur le logement des équipages (révisée), 1949 (n° 92)

Convention sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970 (n° 133)

Recommandation sur le logement des équipages (climatisation), 1970 (n° 140)

Recommandation sur le logement des équipages (lutte contre le bruit), 1970 (n° 141)

Recommandation sur les pharmacies de bord, 1958 (n° 105)

Recommandation sur les consultations médicales en mer, 1958 (n° 106)

Convention sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 (n° 134)

Recommandation sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 (n° 142)

Convention sur la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer, 1987 (n° 164)

Inspection du travail

Recommandation sur l'inspection du travail (gens de mer), 1926 (n° 28)

Convention sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996 (n° 178)

Recommandation sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996 (n° 185)

Sécurité sociale

Convention sur les indemnités de chômage (nauffrage), 1920 (n° 8)

Recommandation sur l'assurance chômage (marins), 1920 (n° 10)

Convention sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936 (n° 55)

Convention sur l'assurance maladie des gens de mer, 1936 (n° 56)

Convention sur les pensions des gens de mer, 1946 (n° 71)

Convention sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987 (n° 165)

Normes internationales du travail relatives aux pêcheurs

Recommandation sur la durée du travail (pêche), 1920 (n° 7)

Convention sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959 (n° 112)

Convention sur l'examen médical des pêcheurs, 1959 (n° 113)

Convention sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959 (n° 114)

Convention sur les brevets de capacité des pêcheurs, 1966 (n° 125)

Convention sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966 (n° 126)

Recommandation sur la formation professionnelle des pêcheurs, 1966 (n° 126)

Normes internationales du travail applicables à tous les travailleurs, y compris aux gens de mer

Convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948 (n° 87)

Convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949 (n° 98)

Convention sur la négociation collective, 1981 (n° 154)

Convention concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969 (n° 130)

*Instrument international**Disposition(s) pertinente(s)***Instruments relatifs aux droits de l'homme (ayant une portée mondiale)**

Déclaration universelle des droits de l'homme, 1948	<p>Article 20 Droit de toute personne à la liberté d'association pacifique</p> <p>Article 22 Droit de toute personne à la sécurité sociale</p> <p>Article 23 Droit de toute personne à des conditions équitables et satisfaisantes de travail et à la protection contre le chômage; droit à un salaire égal pour un travail égal; et droit de fonder avec d'autres des syndicats et de s'affilier à des syndicats</p> <p>Article 24 Droit de toute personne au repos et aux loisirs</p>
Pacte international relatif aux droits civils et politiques, 1966	<p>Article 2 Obligation, pour les États, de respecter et de garantir les droits reconnus dans le Pacte, sans distinction aucune</p> <p>Article 22 Droit de toute personne de s'associer avec d'autres, y compris le droit de constituer des syndicats et d'y adhérer pour la protection de ses intérêts (cet article n'indique pas clairement s'il s'applique aux personnes se trouvant à bord de navires)</p>
Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, 1966	<p>Article 7 Obligation, pour les États, de reconnaître le droit qu'a toute personne de jouir de conditions de travail justes et favorables</p> <p>Article 8 Les États s'engagent à assurer le droit qu'a toute personne de former avec d'autres des syndicats et de s'affilier au syndicat de son choix</p> <p>Article 9 Les États reconnaissent le droit de toute personne à la sécurité sociale</p> <p>Article 12 Les États reconnaissent le droit qu'a toute personne de jouir du meilleur état de santé physique et mentale qu'elle soit capable d'atteindre</p>
Convention relative aux droits de l'enfant, 1990	<p>Article 15 Les États reconnaissent les droits de l'enfant à la liberté d'association</p>

<i>Instrument international</i>	<i>Disposition(s) pertinente(s)</i>
	Article 24 Les États reconnaissent le droit de l'enfant de jouir du meilleur état de santé possible
	Article 26 Les États reconnaissent à tout enfant le droit de bénéficier de la sécurité sociale
	Article 31 Les États reconnaissent à l'enfant le droit au repos et aux loisirs
	Article 32 1) Les États reconnaissent le droit de l'enfant d'être protégé contre l'exploitation économique et de n'être astreint à aucun travail comportant des risques ou susceptible de compromettre son éducation ou de nuire à sa santé ou à son développement physique, mental, spirituel, moral ou social
	Article 32 2) Obligation, pour les États, de prendre des mesures législatives, administratives, sociales et éducatives pour assurer l'application de l'article
Convention concernant la discrimination (emploi et profession), 1958 (Convention de l'OIT n° 111)	Article 2 Les États s'engagent à promouvoir l'égalité de chances et de traitement en matière d'emploi et de profession
Convention sur l'égalité de rémunération entre la main-d'œuvre masculine et la main-d'œuvre féminine pour un travail de valeur égale, 1951 (Convention de l'OIT, n° 100)	Article 2 Obligation, pour les États, d'assurer l'application du principe de l'égalité de rémunération entre la main-d'œuvre masculine et la main-d'œuvre féminine pour un travail de valeur égale
Convention relative au statut des réfugiés, 1951	Articles 15 et 17 Obligation, pour les États, d'accorder aux réfugiés un traitement qui ne soit pas moins favorable que celui accordé aux ressortissants d'un pays étranger en ce qui concerne les syndicats et le droit d'exercer une activité professionnelle salariée
	Article 24 Obligation, pour les États, d'accorder aux réfugiés le même traitement qu'aux nationaux en ce qui concerne les matières réglementées par la législation du travail, etc.
Déclaration sur les droits de l'homme des personnes qui ne	Article 8 a), b) et c) Droit pour les étrangers de bénéficier de conditions de travail sûres et salubres, d'un salaire équitable et d'une

<i>Instrument international</i>	<i>Disposition(s) pertinente(s)</i>
possèdent pas la nationalité du pays dans lequel elles vivent, 1985	rémunération égale pour un travail d'égale valeur, sans distinction d'aucune sorte, et droit pour les intéressés de s'affilier à des syndicats et de bénéficier de la prévoyance sociale
Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998	
Convention internationale sur la protection des droits de tous les travailleurs migrants et des membres de leur famille, 1990	
Instruments relatifs aux droit de l'homme ayant une portée régionale	
Charte africaine des droits de l'homme et des peuples (Charte de Banjul), 1981	Article premier Obligation, pour les États, de reconnaître les droits énoncés au chapitre premier et d'adopter des mesures législatives ou autres pour les appliquer Article 10 Droit, pour toute personne, de constituer librement des associations Article 15 Droit, pour toute personne, de travailler dans des conditions équitables et satisfaisantes et de percevoir un salaire égal pour un travail égal
Charte africaine des droits et du bien-être de l'enfant, 1990	Article premier Obligation, pour les États, de reconnaître les droits, libertés et devoirs consacrés dans la Charte et de prendre les mesures nécessaires pour adopter toutes les mesures législatives ou autres nécessaires pour donner effet aux dispositions de la Charte Article 8 Tout enfant a droit à la libre association. Article 12 Les États reconnaissent le droit de l'enfant au repos et aux loisirs.
Charte arabe des droits de l'homme, 1994 (non encore en vigueur)	Article 2 Chaque État s'engage à garantir à tous les individus se trouvant sur son territoire et relevant de sa juridiction tous les droits et toutes les libertés proclamés dans la Charte, sans distinction aucune. Article 29 Droit, pour toute personne, de constituer des syndicats et de faire grève Article 30 L'État assure à chaque citoyen une protection sociale complète.

<i>Instrument international</i>	<i>Disposition(s) pertinente(s)</i>
	Article 32 L'État garantit l'égalité des chances, un salaire équitable et une rémunération égale pour un travail de valeur égale.
Convention américaine relative aux droits de l'homme (Pacte de San José), 1969	Article premier Les États s'engagent à respecter les droits et libertés reconnus dans la Convention et à en garantir le libre et plein exercice à toute personne relevant de leur compétence, sans aucune distinction. Article 2 Les États s'engagent à adopter, en accord avec leurs prescriptions constitutionnelles et les dispositions de la Convention, les mesures législatives ou autres nécessaires pour donner effet auxdits droits et libertés.
	Article 16 Toute personne a le droit de s'associer librement à d'autres à des fins professionnelles ou à d'autres fins.
Protocole additionnel à la Convention américaine relative aux droits de l'homme traitant des droits économiques, sociaux et culturels (Protocole de San Salvador), 1988	Article premier Les États s'engagent à adopter les mesures nécessaires pour parvenir progressivement à assurer le plein exercice des droits reconnus dans le Protocole. Article 7 Les États s'engagent à garantir à toute personne des conditions de travail justes, équitables et favorables. Article 8 Obligation, pour les États, de garantir aux travailleurs le droit d'organiser des syndicats et de faire grève
	Article 9 Toute personne a droit à la sécurité sociale.
Déclaration américaine des droits et devoirs de l'homme, 1948	Article XIV Toute personne a le droit de travailler dans des conditions décentes Article XV Toute personne a droit à des loisirs. Article XVI Toute personne a droit à la sécurité sociale. Article XXII Toute personne a le droit de s'associer avec d'autres dans des syndicats.
Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, 1950,	Article premier Obligation, pour les États, de reconnaître à toute personne relevant de leur juridiction les droits et libertés définis

<i>Instrument international</i>	<i>Disposition(s) pertinente(s)</i>
telle qu'amendée par le Protocole n° 11, 1988	<p>au titre premier de la Convention</p> <p>Article 11 Toute personne a droit à la liberté d'association, y compris le droit de fonder avec d'autres des syndicats et de s'affilier à des syndicats pour la défense de ses intérêts.</p>
Charte sociale européenne, 1961	<p>Articles 2 et 3 Les États s'engagent à garantir des conditions de travail équitables et la sécurité et l'hygiène dans le travail.</p> <p>Article 5 Les États s'engagent à ce que la législation nationale ne porte pas atteinte au droit des travailleurs de constituer des organisations, et d'adhérer à ces organisations pour la protection de leurs intérêts économiques et sociaux.</p> <p>Article 6 Les États s'engagent à garantir l'exercice du droit de négociation collective.</p> <p>Article 12 Les États s'engagent à établir ou à maintenir un régime de sécurité sociale.</p>
Protocole additionnel à la Charte sociale européenne, 1988 (non encore en vigueur)	<p>Partie II Les États s'engagent à se considérer comme liés par les obligations résultant notamment des articles ci-après :</p> <p>Article premier Droit à l'égalité de chances et de traitement en matière d'emploi et de profession, sans discrimination fondée sur le sexe;</p> <p>Article 3 Les États s'engagent à prendre des mesures permettant aux travailleurs de contribuer à la détermination et à l'amélioration des conditions de travail.</p>

Section 7

Transport de marchandises

Instruments internationaux

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (art. 22 2), 23)

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974), telle que modifiée

Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG)

Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC)

Instruments internationaux

Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC)

Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac (Recueil BC)

Recueil de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires (Recueil INF)

Règlement de transport de l'AIEA (1996)

Convention sur la protection physique des matières nucléaires (1980)

Section 8
Transport des passagers

Instruments internationaux

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974), telle que modifiée

Règlement sanitaire international (1951)

Règlement sanitaire international (1969)

Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer (avec Protocole) (1961)

Convention internationale pour l'unification de certaines règles de droit en matière de transport de bagages de passagers par mer (1967) (pas encore en vigueur)

Accord de 1971 sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux et Protocole de 1973

Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (1974) et ses protocoles de 1976 et de 1990 (pas encore en vigueur) et de 2002

Accord entre le Danemark, la Norvège et la Suède relatif aux mesures propres à faciliter le contrôle sanitaire du trafic entre ces pays (1955)

Section 9
Trafic maritime

Instruments internationaux

Convention visant à faciliter le trafic maritime international (1965), telle que modifiée

Accord de coopération en matière de navigation maritime marchande (1971)

Section 10

Sécurité de la navigation

<i>Instruments internationaux</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Articles 94 3) c), 21 4), 39 2) a), 225, 261, 262
Convention sur la haute mer (1958)	Article 10 Obligation pour les États de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne l'emploi des signaux, l'entretien des communications et la prévention des abordages
Convention sur le plateau continental (1958)	Article 5 Obligation pour les États de respecter les zones de sécurité
Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974), telle que modifiée	
Convention sur les réglementations internationales visant à prévenir les abordages en mer (1972)	

Section 11

Pollution par les navires

<i>Instruments internationaux</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Instruments mondiaux	
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Articles 211 2), 211 3), 217 1), 217 3), 217 4), 217 6), 217 7), 217 8), 220 4)
Convention sur la haute mer (1958)	Article 24 Obligation pour les États d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires
Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78)	
Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (pas encore en vigueur) (2001)	

Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (1990) et son protocole

Instruments régionaux

Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (1976) et amendement de 1995 (pas encore en vigueur) Article 6

Protocole (à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution) relatif à la coopération visant à prévenir la pollution par les navires et à combattre la pollution de la mer Méditerranée dans les situations critiques (2002) (pas encore en vigueur) Article 4

Convention régionale de Koweït pour la coopération en vue de la protection du milieu marin contre la pollution (1978) Article IV

Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (1981) Article 5

Convention relative à la protection du milieu marin et du littoral du Pacifique Sud-Est (1981) Article 4

Protocole (à la Convention relative à la protection du milieu marin et du littoral du Pacifique Sud-Est) relatif à la conservation et à la gestion des zones protégées du Pacifique Sud-Est (1989) Article VII

Convention régionale pour la conservation du milieu marin de la mer Rouge et du golfe d'Aden Article IV

Protocole (à la Convention régionale pour la conservation du milieu marin de la mer Rouge et du Golfe d'Aden) relatif à la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (1982) Article IV

<i>Instruments internationaux</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes (1983)	Article 5
Convention relative à la protection, à la gestion et à la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est (1985)	Article 5
Convention sur la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud (1986)	Article 6
Protocole au Traité sur l'Antarctique, relatif à la protection de l'environnement (1991)	Annexe IV
Convention relative à la protection de la mer Noire contre la pollution (1992)	Article VIII
Convention sur la protection de l'environnement marin dans la région de la mer Baltique (1992)	Article 8 Annexe IV
Accord de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) sur la conservation de la nature et des ressources naturelles (1985)	Article 11

Section 12

Pollution par immersion et gestion des déchets

<i>Instruments internationaux</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Instruments mondiaux	
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Articles 210 5), 216 1) b)
Convention sur la haute mer (1958)	Article 25 Obligation pour les États de prendre des mesures pour éviter la pollution des mers due à l'immersion de déchets radioactifs, en tenant compte de toute norme et de toute réglementation qui auront pu être élaborées par les organismes internationaux compétents

Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières (1972) et son protocole de 1996

Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (1989)

Convention commune sur la sûreté de la gestion du combustible irradié et sur la sûreté de la gestion des déchets radioactifs (1997)

Instruments régionaux

Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (1976) et son amendement de 1995 (pas encore en vigueur) Article 5

Protocole (la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution) relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs (1976) et son amendement de 1995 (pas encore en vigueur) Articles 10 et 11

Protocole (à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution) relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux et à leur élimination (1996) (pas encore en vigueur) Article 5

Protocole (à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution) relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée (1995) Article 6

Convention régionale de Koweït pour la coopération en vue de la protection du milieu marin contre la pollution (1978) Article V

<i>Instruments internationaux</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Protocole (à la Convention régionale de Koweït pour la coopération en vue de la protection du milieu marin contre la pollution) relatif au contrôle des mouvements marins transfrontières et à l'élimination de déchets dangereux et d'autres déchets (1998)	Articles 4 et 6
Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (1981)	Article 6
Convention relative à la protection du milieu marin et du littoral du Pacifique Sud-Est (1981)	Article 4
Convention régionale pour la conservation du milieu marin de la mer Rouge et du golfe d'Aden (1982)	Article V
Protocole (à la Convention régionale pour la conservation du milieu marin de la mer Rouge et du golfe d'Aden) relatif à la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (1982)	Article V
Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes (1983)	Article 6
Protocole (à la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes) relatif aux zones et à la vie sauvage spécialement protégées (1990)	Annexe 5
Convention relative à la protection, à la gestion et à la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est (1985)	Article 6
Protocole (à la Convention relative à la protection, à la gestion et à la mise en œuvre du milieu marin et des zones	Article 10

<i>Instruments internationaux</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
côtières de la région de l'Afrique de l'Est) relatif aux zones protégées ainsi qu'à la faune et à la flore sauvages dans la région de l'Afrique de l'Est (1985)	
Traité sur la zone dénucléarisée du Pacifique Sud (1985)	Article 7
Convention sur la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud (1986)	Article 10
Convention interdisant l'importation de déchets dangereux et radioactifs dans les pays insulaires membres du Forum et contrôlant les mouvements transfrontières et leur gestion dans la région du Pacifique Sud (1995)	Article 4
Protocole (à la Convention sur la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud) relatif à la prévention de la pollution de la région du Pacifique Sud résultant de l'immersion de déchets (1986)	Articles 11 et 12
Protocole (à la Convention relative à la protection du milieu marin et du littoral du Pacifique Sud-Est) relatif à la protection des zones du Pacifique Sud-Est contre la pollution radioactive (1989)	Articles II, XI et XII
Protocole (à la Convention relative à la protection du milieu marin et du littoral du Pacifique Sud-Est) relatif à la conservation et à la gestion des zones protégées du Pacifique Sud-Est (1989)	Article VII
Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique (1991)	Article 4
Accord régional pour l'Amérique centrale sur les mouvements transfrontières des déchets dangereux (1992)	Article 3

<i>Instruments internationaux</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Convention sur la protection de l'environnement marin dans la région de la mer Baltique (1992)	Article 11 Annexe V
Convention sur la protection de la mer Noire contre la pollution (1992)	Article X
Protocole (à la Convention sur la protection de la mer Noire contre la pollution) relatif à la protection du milieu marin de la mer Noire contre la pollution par l'immersion de déchets (1992)	Articles 7 et 8
Convention pour la protection du milieu marin dans l'Atlantique Nord-Est (1992)	Article 4 Annexe II
Traité de Pelindaba sur une zone exempte d'armes nucléaires en Afrique (1995)	Article 7
Traité portant création d'une zone exempte d'armes nucléaires en Asie du Sud-Est (1995)	Article 3
Protocole au Traité sur l'Antarctique, relatif à la protection de l'environnement (1991)	Annexe III

Section 13

Pollution accidentelle/Intervention en cas d'urgence

<i>Instruments internationaux</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Instruments mondiaux	
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Articles 198 et 199
Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78)	
Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (1990)	
Protocole sur la préparation, l'intervention et la coopération en matière d'événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (2000)	
Convention sur la notification rapide d'un accident nucléaire (1986)	

Convention sur l'assistance en cas d'accident nucléaire ou de situation d'urgence radiologique (1986)

Recueil de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires (Recueil INF) (1999)

Instruments régionaux

Accord entre le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (1971) Article 6

Protocole (à la Convention régionale de Koweït pour la coopération en vue de la protection du milieu marin contre la pollution) concernant la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (1978) Article VII

Protocole (à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution) relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (1976) Article 8

Protocole (à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution) relatif à la coopération visant à prévenir la pollution par les navires et à combattre la pollution de la mer Méditerranée dans les situations critiques (2002) (pas encore en vigueur) Article 9

Accord concernant la coopération régionale dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique dans le Pacifique du Sud-Est (1981) Article IX

<i>Instruments internationaux</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Protocole (à la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre) relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique (1981)	Article 7
Protocole (à la Convention régionale pour la conservation du milieu marin de la mer Rouge et du golfe d'Aden) relatif à la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (1982)	Article IX
Protocole (à la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes) relatif à la coopération en matière de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans la région des Caraïbes (1983)	Article 5
Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances nuisibles (1983)	Article 5
Protocole (à la Convention relative à la protection, à la gestion et à la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est) relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution des mers en cas de situation critique dans la région de l'Afrique de l'Est (1985)	Article 5
Protocole (à la Convention sur la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud) relatif à la coopération dans les interventions d'urgence contre les incidents générateurs de pollution dans la région du Pacifique Sud (1986)	Article 5
Accord de coopération pour la protection des côtes et des eaux de l'Atlantique du Nord-Est contre la pollution due aux hydrocarbures et aux autres substances nocives (1990)	Article 7

<i>Instruments internationaux</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Protocole au Traité sur l'Antarctique relatif à la protection de l'environnement (1991)	Article 15
Convention sur la protection de l'environnement marin dans la région de la mer Baltique (1992)	Article 13
Protocole (à la Convention sur la protection de la mer Noire contre la pollution) relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Noire par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (1992)	Articles 3 et 6

Section 14 **Assistance en mer**

<i>Instruments internationaux</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Article 98 1) a), b) et c)
Convention sur la haute mer (1958)	<p>Article 12</p> <p>Tout État est tenu d'obliger le capitaine d'un navire naviguant sous son pavillon, autant que le capitaine peut le faire sans danger sérieux pour le navire, l'équipage ou les passagers :</p> <p>a) À prêter assistance à toute personne trouvée en mer ou en danger de se perdre;</p> <p>b) À se porter à toute la vitesse possible au secours des personnes en détresse, s'il est informé de leur besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part;</p> <p>c) Après un abordage, à prêter assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, à indiquer à l'autre navire le nom de son propre navire, son port d'enregistrement et le port le plus proche qu'il touchera.</p>

<i>Instruments internationaux</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974), telle que modifiée	
Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (1979)	
Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes (1910)	
Convention internationale sur l'assistance (1989)	

Section 15

Enquête sur les accidents

<i>Instruments internationaux</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Instruments mondiaux	
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Article 94 7)
Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974), telle que modifiée	Règlement I/21
Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) (73/78)	Article 12
Convention internationale sur les lignes de charge	Article 23
Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer [Résolution A.849 (20) de l'Assemblée de l'OMI, telle que modifiée par la résolution A.884 (21)]	Voir dispositions pertinentes.

Section 16

Responsabilité

Instrument international

Dispositions pertinentes

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer Alinéas 1), 2) et 3) de l'article 263

Pétrole et autres substances, à l'exception de matières nucléaires

Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (1969) et ses Protocoles de 1976 et de 1992, tels qu'amendés en 2000 Paragraphe 10 de l'article VII de la Convention de 1969

Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (1971) et ses Protocoles de 1976 et de 1992 tels qu'amendés en 2000, et son Protocole de 2003 Voir les dispositions pertinentes.

Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (1976) et son Protocole de 1996 (pas encore en vigueur) Voir les dispositions pertinentes.

Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (1996) (pas encore en vigueur) Paragraphe 10 de l'article 12

Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude (2001) Paragraphe 7 de l'article 7 et article 11

Protocole sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux (1999) Voir les dispositions pertinentes.

Substances nucléaires

Convention internationale relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires (1962) (pas encore en vigueur) Paragraphe 2 de l'article III

Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires (1971) Voir les dispositions pertinentes.

<i>Instrument international</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires (1963) et son Protocole de signature facultative concernant le règlement obligatoire des différends (1963) et Protocole d'amendement de la Convention de Vienne sur la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires (1997) (pas encore en vigueur)	<p>Article III Obligation faite aux États⁷⁸ d'inclure, dans le certificat de sécurité, une déclaration attestant que la personne désignée est un exploitant au regard de la Convention</p> <p>Article VII Obligation faite aux États de spécifier les conditions en matière d'assurance ou de sécurité auxquelles les exploitants sont tenus de satisfaire</p>
Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire (1960) et ses Protocoles de 1964 et 1982	<p>Alinéa c) de l'article 4 Obligation faite aux États d'inclure dans le certificat de sécurité une déclaration attestant que la personne désignée est un exploitant au sens de la Convention</p> <p>Alinéa a) de l'article 10 Obligation faite aux États de spécifier les conditions en matière d'assurance ou de sécurité auxquelles les exploitants sont tenus de satisfaire</p>
Convention complémentaire à la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'amendée (1963) et Protocoles de 1964 et de 1982	Voir les dispositions pertinentes.
Protocole commun relatif à l'application de la Convention de Vienne et de la Convention de Paris (1988) ⁷⁹	Voir les dispositions pertinentes.
Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires (1997) (pas encore en vigueur)	<p>Alinéa b) i) du paragraphe 1 de l'article V Obligation faites aux États de garantir des dédommagements en cas de dommages nucléaires subis à bord d'un navire battant pavillon d'un État contractant ou par ce navire</p> <p>Article VI Obligation faite aux États de notifier un accident nucléaire</p>
Convention sur la notification rapide d'un accident nucléaire (1986)	Voir les dispositions pertinentes.

Section 17

Créances maritimes

<i>Instrument international</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes (1926)	<p>Article premier</p> <p>Obligation faite aux États de considérer comme valables les hypothèques, morts-gages et autres gages sur navires, régulièrement établis d'après les lois de l'État contractant auquel le navire est ressortissant et inscrits dans un registre public</p> <p>Article 12</p> <p>Obligation faite aux États de déterminer la nature et la forme des documents se trouvant à bord du navire sur lesquels mention doit être faite des hypothèques, morts-gages et gages prévus à l'article premier</p>
Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes (1967) (pas encore en vigueur)	<p>Article 2</p> <p>Obligation faite aux États de procéder à une inscription de rang des hypothèques</p> <p>Article 3</p> <p>Obligation faite aux États de ne pas autoriser la radiation de l'immatriculation d'un navire sans le consentement écrit de tous les détenteurs de morts-gages enregistrés</p> <p>Article 10</p> <p>Obligation faite aux États de notifier toutes les ventes forcées</p> <p>Article 11</p> <p>Obligation faite aux États d'enregistrer les changements d'immatriculation</p>
Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes (1993) (pas encore en vigueur)	<p>Article 2</p> <p>Obligation faite aux États de procéder à l'inscription de rang des hypothèques enregistrées</p> <p>Article 3</p> <p>Obligation faite aux États de ne pas autoriser le propriétaire à radier l'immatriculation d'un navire à moins que tous les morts-gages enregistrés, hypothèques ou autres charges aient été auparavant annulés ou que le consentement écrit de tous les détenteurs de morts-gages, hypothèques ou gages n'ait été obtenu</p>

<i>Instrument international</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
	Article 11 Obligation faite aux États de notifier les ventes forcées
	Article 16 Obligation faite aux États d'empêcher les navires immatriculés dans un État de battre temporairement pavillon d'un autre État, à moins que tous les morts-gages, hypothèques ou gages sur ce navire, enregistrés n'aient été déjà remboursés ou que le consentement par écrit des détenteurs de tous ces morts-gages, hypothèques ou gages n'ait été obtenu
Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage	Voir les dispositions pertinentes.

Section 18

Instruments internationaux

<i>Instrument international</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Convention sur la haute mer (1958)	Article 13 Obligation faite aux États de prendre des mesures efficaces pour empêcher et punir le transport des esclaves sur les navires battant leur pavillon
	Article 14 Obligation faite à tous les États de coopérer à la répression de la piraterie
	Article 27 Obligation faite aux États de faire le nécessaire pour que la rupture d'un câble sous-marin par un navire battant leur pavillon soit considérée comme une infraction punissable au regard de leur législation interne
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Paragraphes 1, 3, 6 et 7 de l'article 94, articles 99, 100, 108, 109 et 113
Convention internationale relative à la protection des câbles sous-marins (1884)	Article 2 L'État est tenu de faire de la rupture de câbles sous-marins une infraction punissable au regard de sa législation interne

<i>Instrument international</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Convention relative à l'esclavage (1926) telle qu'amendée par le Protocole amendant la Convention relative à l'esclavage (1953)	<p>Article 3 Les parties contractantes doivent s'engager à prendre toutes mesures utiles en vue de prévenir et de réprimer l'embarquement, le débarquement et le transport des esclaves sur tous les navires arborant leur pavillon respectif</p> <p>Article 4 Obligation faite aux parties contractantes de se prêter mutuellement assistance pour arriver à la suppression de l'esclavage et de la traite des esclaves</p> <p>Article 6 Obligation faite aux parties contractantes de prendre les mesures nécessaires pour que l'infraction soit punie en vertu du droit interne</p>
Convention supplémentaire relative à l'abolition de l'esclavage, de la traite des esclaves et des institutions et pratiques analogues à l'esclavage (1956)	<p>Paragraphe 1 de l'article 3 Obligation faite aux États de faire de la traite des esclaves une infraction punissable au regard de leur législation interne</p> <p>Paragraphe 2 de l'article 3 Obligation faite aux États d'empêcher les navires battant leur pavillon de transporter des esclaves</p>
Convention unique sur les stupéfiants de 1961, telle que modifiée par le Protocole portant amendement de la Convention unique sur les stupéfiants (1975)	<p>Article 32 Obligation faite aux États de prendre des précautions appropriées pour empêcher l'usage indu ou le détournement à des fins illicites de substances destinées à être utilisées pour l'administration de premiers secours et pour les cas d'urgence, à bord de navires arborant leur pavillon</p>
Convention sur les substances psychotropes (1971)	<p>Article 14 Obligation faite aux États de prendre des précautions appropriées pour empêcher l'usage indu ou le détournement à des fins illicites de substances devant être utilisées pour l'administration des premiers secours et pour les cas d'urgence à bord de navires arborant leur pavillon</p>
Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (1988)	<p>Article 4 Obligation faite aux États d'établir leurs compétences aux fins de connaître des infractions commises à bord de navires battant leur pavillon</p>

*Instrument international**Dispositions pertinentes*

Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (1988)	<p>Article 17 Obligation faite aux États de coopérer en vue de mettre fin au trafic illicite par mer</p> <p>Article 6 Obligation faite aux États d'établir leur compétence aux fins de connaître des infractions commises à bord de navires battant leur pavillon</p> <p>Paragraphe 2 de l'article 8 Obligation faite aux États de veiller à ce que le capitaine de leur navire soit tenu de notifier aux autorités de l'État destinataire son intention de remettre une personne dont il a de sérieuses raisons de croire qu'elle a commis une infraction</p> <p>Paragraphe 4 de l'article 8 Obligation faite aux États de veiller à ce que le capitaine de leur navire soit tenu de communiquer aux autorités de l'État destinataire des éléments de preuves pertinents</p>
Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974), telle qu'amendée (voir en particulier le chapitre XI-1)	<p>Règle 5 8) Obligation faite aux États de communiquer systématiquement à l'administration de l'État destinataire un compte rendu synoptique des navires qui auparavant battaient son pavillon</p> <p>Règle 3 Obligation faite aux États de fixer des seuils de sécurité et de communiquer des renseignements pertinents aux navires battant leur pavillon</p> <p>Règle 13 Obligation faite aux États de communiquer des renseignements à l'OMI ainsi qu'aux entreprises de transport maritime et aux entreprises portuaires</p>
Code international de sûreté pour les navires et les installations portuaires (2002) (Code ISPS)	<p>Article 4 Obligation faite aux États de fixer des niveaux de sûreté et de fournir des directives pour la protection contre les incidents de sûreté</p> <p>Article 5 Obligation faite aux États d'entreprendre une évaluation des risques concernant les activités d'interface navire/port ou navire/navire</p>

<i>Instrument international</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
	<p>Aussi</p> <p>Obligation faite aux États d'approuver le plan de sûreté du navire; de vérifier la conformité des navires battant leur pavillon avec le chapitre XI du Protocole SOLAS et la partie A du Code ISPS, d'exercer des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions; de mettre à l'épreuve les plans de sûreté approuvés; de transmettre les documents utiles concernant un navire qui auparavant battait leur pavillon à l'administration de l'État d'accueil et de communiquer des renseignements à l'OMI, aux entreprises de transport maritime et aux autorités portuaires</p>
Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme (1999)	<p>Article 4</p> <p>Obligation faite aux États de rendre les infractions punissables au regard de leur droit interne</p> <p>Article 7</p> <p>Obligation faite aux États d'établir leur compétence aux fins de connaître des infractions commises à bord d'un navire battant leur pavillon</p> <p>Article 18</p> <p>Obligation faite aux États de coopérer à la prévention des infractions</p>
Convention internationale pour la répression des attentats terroristes à l'explosif (1997)	<p>Article 4</p> <p>Obligation faite aux États de rendre les infractions punissables au regard de leur législation interne</p> <p>Article 6</p> <p>Obligation faite aux États d'établir leur compétence aux fins de connaître des infractions commises à bord de navires battant leur pavillon</p> <p>Article 15</p> <p>Obligation faite aux États de coopérer pour prévenir les infractions</p>
Convention internationale contre la prise d'otages (1979)	<p>Article 2</p> <p>Obligation faite aux États de rendre les infractions punissables au regard de leur législation interne</p>

*Instrument international**Dispositions pertinentes*

	<p>Article 4 Obligation faite aux États de coopérer pour prévenir les infractions</p> <p>Article 5 Obligation faite aux États d'établir leur compétence aux fins de connaître des infractions commises à bord de navires battant leur pavillon</p>
Convention sur la protection physique des matières nucléaires (1980)	<p>Article 3 Obligation faite aux États de prendre les dispositions nécessaires pour assurer la protection des matières nucléaires se trouvant à bord de navires battant leur pavillon</p> <p>Article 8 Obligation faite aux États d'établir leur compétence aux fins de connaître des infractions commises à bord de navires battant leur pavillon</p>
Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (2000)	<p>Article 11 Obligation faite aux États de rendre les infractions punissables au regard de leur législation interne</p> <p>Article 15 Obligation faite aux États d'établir leur compétence aux fins de connaître des infractions commises à bord de navires battant leur pavillon</p>
Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (2000) (pas encore en vigueur)	<p>Article 6 Obligation faite aux États de rendre les infractions punissables au regard de leur législation interne</p> <p>Article 7 Obligation faite aux États de coopérer pour supprimer le trafic illicite de migrants</p> <p>Paragraphe 4 de l'article 8 Obligation faite aux États de répondre sans retard aux demandes de confirmation de l'immatriculation</p> <p>Paragraphe 6 de l'article 8 Obligation faite aux États de désigner une autorité chargée de recevoir des demandes telles</p>

<p>Protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (2001) (pas encore en vigueur)</p>	<p>que les demandes de confirmation de la nationalité ou les demandes d'embarquement, et d'y répondre</p> <p>Article 6 Obligation faite aux États de permettre, en vertu de leur législation interne, la confiscation d'articles visés par le Protocole</p> <p>Article 10 Obligation faite aux États d'établir un système de licence de n'autoriser que les exportations satisfaisant aux prescriptions énoncées dans le Protocole</p> <p>Article 13 Obligation faite aux États de coopérer en vue de prévenir, de combattre et d'éliminer la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu</p>
<p>Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants (2000) (pas encore en vigueur)</p>	<p>Article 9 Obligation faite aux États d'établir des mesures pour prévenir et combattre la traite des personnes</p> <p>Article 11 Obligation faite aux États de prévoir, lorsqu'il y a lieu, l'obligation pour les transporteurs commerciaux, de vérifier que tous les passagers sont en possession des documents de voyage requis pour l'entrée dans l'État d'accueil</p>
<p>Convention pour la répression de la traite des êtres humains et de l'exploitation de la prostitution d'autrui (1950)</p>	<p>Articles 1 à 5 Obligation faite aux États de rendre les infractions punissables au regard de leur législation interne</p> <p>Article 17 Obligation faite aux États de promulguer les règlements nécessaires pour la protection des émigrants ou immigrants en cours de route et à prendre les mesures appropriées qui soient exercées en cours de voyage en vue d'empêcher la traite des êtres humains aux fins de prostitution</p>
<p>Convention sur la prévention et la répression des infractions contre les personnes jouissant d'une protection internationale, y compris les agents diplomatiques (1973)</p>	<p>Article 2 Obligation faite aux États de rendre les infractions punissables au regard de leur législation interne</p>

*Instrument international**Dispositions pertinentes*

	<p>Article 3 Obligation faite aux États d'établir leur compétence aux fins de connaître des infractions commises à bord de navires battant leur pavillon</p>
<p>Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants (1984)</p>	<p>Article 4 Obligation faite aux États de collaborer à la prévention des infractions</p> <p>Paragraphe 1 de l'article 4 Obligation faite aux États de veiller à ce que tous les actes de torture constituent des infractions au regard de leur droit pénal</p> <p>Paragraphe 2 de l'article 4 Obligation faite aux États de rendre les infractions punissables au regard de leur législation interne</p>
<p>Convention internationale sur les passagers clandestins (1957) (pas encore en vigueur)</p>	<p>Paragraphe 1 de l'article 5 Obligation faite aux États de prendre les mesures nécessaires pour établir leur compétence aux fins de connaître des infractions commises à bord de navires battant leur pavillon</p>
<p>Convention internationale sur les passagers clandestins (1957) (pas encore en vigueur)</p>	<p>Article 3 Obligation faite aux États d'accepter les passagers clandestins trouvés à bord de navires battant leur pavillon si aucune des autres solutions prescrites dans la Convention ne peut être trouvée</p>
<p>Convention visant à faciliter le trafic maritime international (1965) (amendements de 2002) (voir en particulier le chapitre 4)</p>	<p>Règle 4.2 Obligation faite aux États de coopérer en vue de prévenir et de résoudre les incidents impliquant des passagers clandestins de façon à assurer le retour ou le rapatriement rapide de ces derniers</p> <p>Règle 4.3.2.1 Obligation faite aux États d'exiger des propriétaires et des capitaines de navire d'adopter les arrangements de sécurité nécessaires pour empêcher des passagers clandestins de monter à bord</p> <p>Règle 4.3.2.3 Obligation faite aux États d'exiger des navires battant leur pavillon, à l'exception des paquebots, de se soumettre à des fouilles</p>

minutieuses dans les ports où il y a un haut risque que des passagers clandestins embarquent

Règle 4.4.2

Obligation faite aux États d'exiger des capitaines de navire battant leur pavillon, de veiller à la sécurité, à la santé et au bien-être des passagers clandestins qui se trouvent à bord

Règle 4.6.1

Obligation faite aux États d'exiger des capitaines de navire battant leur pavillon d'identifier les passagers clandestins ainsi que leur port d'embarquement et d'en notifier le prochain port d'escale

Règle 4.6.3

Obligation faite aux États d'exiger des capitaines de navire battant leur pavillon qu'ils traitent, le cas échéant, comme confidentielles, les informations relatives aux passagers clandestins qui se déclarent réfugiés

Règle 4.8

Obligation faite aux États de demander instamment aux armateurs des navires battant leur pavillon de donner pour instruction à leurs capitaines de ne pas modifier leur itinéraire pour débarquer des passagers clandestins, sauf dans les cas exceptionnels prévus par la Convention

Règle 4.13.1

Obligation faite aux États d'aider les capitaines ou armateurs de navire battant leur pavillon et de coopérer avec eux en vue d'identifier les passagers clandestins, d'effectuer des démarches auprès d'États tiers pour qu'ils aident à débarquer les passagers clandestins à la première occasion et à prendre des dispositions pour l'expulsion et le rapatriement de ces passagers

Instruments régionaux

Accord européen pour la répression des émissions de radiodiffusion effectuées par des stations hors des territoires nationaux

Article 2

Obligation faite aux États de prendre des mesures appropriées pour rendre les infractions punissables au regard de leur législation interne

*Instrument international**Dispositions pertinentes*

Convention sur la protection de l'environnement par le droit pénal (1998) (pas encore en vigueur)

Article 3
Obligation faite aux États d'appliquer les dispositions de l'Accord aux personnes se trouvant à bord de navires battant leur pavillon

Articles 2,3 et 4
Obligation faite aux États de rendre les infractions punissables au regard de leur législation interne

Article 5
Obligation faite aux États d'établir leur compétence en vue de connaître des infractions commises à bord de navires immatriculés sur leurs registres ou battant leur pavillon

Article 7
Obligation faite aux États d'adopter les mesures qui pourraient être nécessaires pour leur permettre de confisquer les instruments et les produits ou les biens dont la valeur correspond au produit des infractions

Article 9
Obligation faite aux États d'adopter les mesures qui pourraient être nécessaires pour infliger des sanctions ou mesures pénales ou administratives aux personnes morales pour le compte desquelles l'infraction a été commise par leurs organes, un membre de leurs organes ou tout autre représentant

Article 12
Obligation faite aux États d'accorder les mesures les plus larges de coopération dans les investigations et poursuites judiciaires relatives aux infractions pénales

Accord relatif au trafic illicite par mer, mettant en œuvre l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (1994)

Article 2
Obligation d'un État de coopérer en vue de mettre fin au trafic illicite de stupéfiants

Article 3
Obligation d'un État d'établir sa compétence à l'égard des infractions commises à bord d'un navire battant son pavillon

Article 14
Obligation d'un État de notifier qu'il souhaite exercer sa compétence préférentielle sur des navires battant son pavillon dans les cas où un autre État a reçu l'autorisation de prendre des mesures d'exécution

	<p>Article 17 Obligation d'un État de désigner une autorité chargée de répondre aux demandes de confirmation de nationalité ou d'autorisation de monter à bord de navires battant le pavillon de cet État</p>
	<p>Article 22 Obligation d'un État d'informer les propriétaires et les capitaines des navires battant son pavillon que ces derniers peuvent être arraisonnés au-delà de ses eaux territoriales</p>
<p>Accord sur la coopération dans la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes par mer et par air dans les Caraïbes (2003) (non encore en vigueur)</p>	<p>Article 2 Obligation d'un État de coopérer pour lutter contre le trafic illicite dans les eaux des Caraïbes ou au-dessus</p> <p>Article 16 1) Obligation d'un État d'accepter l'arraisonnement de navires battant son pavillon par d'autres États parties à moins que les dispositions des paragraphes 2 ou 3 s'appliquent</p>
	<p>Article 23 Obligation d'un État d'établir sa compétence lorsqu'une infraction a été commise à bord d'un navire battant son pavillon</p>
<p>Convention interaméricaine contre la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de munitions, d'explosifs et d'autres matériels connexes (1997)</p>	<p>Article 9 Obligation d'un État d'établir un système de licences pour le commerce d'armes à feu et de s'assurer que les autres États ont accordé les licences nécessaires avant d'autoriser l'expédition</p>
	<p>Article 13 Obligation d'un État de coopérer au dépistage des armes à feu qui ont fait l'objet d'un trafic illicite</p>
<p>Convention sur les stupéfiants et les substances psychotropes (Association sud-asiatique de coopération régionale) (1990)</p>	<p>Article 3 Obligation d'un État de faire en sorte que les infractions soient punies par la loi</p> <p>Article 5 Obligation d'un État d'établir sa compétence si l'infraction a été commise à bord d'un navire battant son pavillon</p> <p>Article 7 Obligation d'un État d'extrader ou d'entamer des poursuites</p>

<i>Instrument international</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
Convention (interaméricaine) contre le terrorisme (2002)	<p>Article 13 Obligation d'un État de coopérer en vue d'empêcher que des infractions soient commises</p> <p>Article premier Les États parties s'engagent à adopter les mesures nécessaires afin de renforcer la coopération en vue de prévenir, de sanctionner et d'éliminer le terrorisme</p>
Convention de l'Organisation de l'unité africaine sur la prévention et la lutte contre le terrorisme (1999)	<p>Article 2 Aux fins de la Convention, sont considérés comme « délits » ceux qui sont prévus, entre autres, par la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (1988)</p> <p>Article 4 Obligation d'un État d'établir un régime juridique et administratif pour prévenir, combattre et éliminer le financement du terrorisme et parvenir à une coopération internationale effective à cet égard</p> <p>Article 2 Les États parties s'engagent à réviser leur législation nationale afin que soient pénalisées les infractions</p> <p>Article 4 Obligation des États de prendre toutes les mesures légales pour prévenir et combattre le terrorisme</p>
Convention de l'Organisation de la Conférence islamique pour combattre le terrorisme (1999) (non encore en vigueur)	<p>Article 5 Obligation d'un État de coopérer pour prévenir et combattre le terrorisme</p> <p>Article 6 Les États doivent établir leur compétence sur les navires battant leur pavillon</p> <p>Article 1 4) Sont considérés comme crimes terroristes les crimes visés dans, entre autres, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et ses dispositions relatives à la piraterie maritime. L'alinéa d) de l'article 2 prévoit que sont considérés comme crimes terroristes tous les crimes internationaux organisés, y compris le trafic illicite des drogues et d'êtres humains et</p>

<i>Instrument international</i>	<i>Dispositions pertinentes</i>
	le blanchiment d'argent aux fins de financer des objectifs terroristes
	Article , II) Les États s'engagent à prévenir et à combattre les crimes terroristes et, à ce titre, ont, entre autres obligations, celle de développer et de renforcer les systèmes de contrôle et de surveillance des frontières et des points de passage terrestres, maritimes et aériens en vue d'empêcher toute infiltration
	Article 4 Obligation des États parties de coopérer entre eux pour prévenir et combattre le terrorisme
Convention arabe sur la répression du terrorisme (1998)	Article premier Les infractions décrites dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982) et dans ses dispositions relatives à la piraterie maritime seront également considérées comme des crimes terroristes
	Article 4 Obligation d'un État de coopérer afin de prévenir et d'éliminer les crimes terroristes

Section 19

Conservation et gestion des ressources biologiques marines

<i>Instrument international</i>	<i>Disposition(s) pertinente(s)</i>
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Articles 61 5); 62 4); 63 2); 64; 65; 66 3) a); 117; 118; 119 1) a) et b); 119 2)
Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer (1958)	Article 3 Obligation des États d'adopter à l'égard des navires battant leur pavillon des mesures en vue de la conservation des ressources biologiques affectées
	Article 4 Obligation des États d'engager des négociations en vue d'imposer d'un commun accord à leurs nationaux les mesures nécessaires pour la conservation des ressources biologiques (si les nationaux de deux ou plusieurs États se livrent à la pêche du même stock de poissons dans une région quelconque de la haute mer)

<i>Instrument international</i>	<i>Disposition(s) pertinente(s)</i>
Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrants (1995)	Voir tableau B.
Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion (1993)	Voir ci-après.
Article III 1)	
a) Obligation des États de prendre les mesures qui peuvent être nécessaires pour s'assurer que les navires de pêche autorisés à battre leur pavillon n'exercent aucune activité susceptible de compromettre l'efficacité de mesures internationales de conservation et de gestion	
b) Au cas où une Partie a, conformément au paragraphe 2 de l'article II, exempté de l'application d'autres dispositions du présent accord les navires de pêche autorisés à battre son pavillon d'une longueur inférieure à 24 mètres, ladite Partie prend néanmoins des mesures efficaces à l'égard de tout navire de pêche de ce genre dont l'activité compromet l'efficacité de mesures internationales de conservation et de gestion. Ces mesures doivent garantir que le navire de pêche cesse d'exercer une activité qui compromet l'efficacité des mesures internationales de conservation et de gestion	
Article III 2)	
Obligation des États de ne pas permettre qu'un navire de pêche autorisé à battre leur pavillon soit utilisé pour la pêche en haute mer à moins qu'il n'ait été autorisé à être ainsi utilisé par la (ou les) autorité(s) compétente(s) de ladite Partie. Un navire de pêche ainsi autorisé doit pêcher en se conformant aux conditions de l'autorisation	
Article III 3)	
Obligation des États de ne pas permettre qu'un navire de pêche autorisé à battre leur pavillon soit utilisé pour la pêche en haute mer à moins qu'ils soient convaincus, compte tenu des liens existant entre eux-mêmes et le navire de pêche concerné, d'être en mesure d'exercer effectivement leurs responsabilités envers ce navire de pêche en vertu du présent accord	
Article III 4)	
Lorsqu'un navire de pêche dont l'utilisation pour la pêche en haute mer a été autorisée par une Partie contractante n'est plus autorisé à battre pavillon de ladite Partie, l'autorisation de pêcher en haute mer est réputée avoir été retirée	
Article III 5) a)	
Obligation des États de ne pas autoriser l'utilisation pour la pêche en haute mer d'un navire de pêche antérieurement immatriculé dans le territoire d'une autre Partie qui a compromis l'efficacité de mesures internationales de conservation et de gestion, à moins qu'ils ne soient convaincus que :	

(i) Toute période de suspension par une autre Partie d'une autorisation d'utilisation de ce navire pour la pêche en haute mer est venue à expiration; et

(ii) Aucune autorisation de pêche en haute mer pour ce navire de pêche n'a été retirée par une autre Partie dans les trois dernières années

b) Les dispositions de l'alinéa a) ci-dessus s'appliquent aussi aux navires de pêche précédemment immatriculés dans le territoire d'un État qui n'est pas Partie au présent accord, pour autant que la Partie intéressée dispose d'informations suffisantes sur les circonstances dans lesquelles l'autorisation de pêche a été suspendue ou retirée

Article III 6)

Obligation des États de s'assurer que tous les navires de pêche qu'ils ont inscrits au fichier tenu en vertu de l'article IV sont marqués de telle manière qu'ils puissent être aisément identifiés conformément aux normes généralement acceptées, telles que les Spécifications types du marquage et de l'identification des bateaux de pêche établies par la FAO

Article III 7)

Obligation des États de s'assurer que tout navire de pêche autorisé à battre leur pavillon leur fournit, concernant ses opérations, toutes informations qui peuvent être nécessaires pour leur permettre de remplir les obligations qui leur incombent en vertu du présent accord, notamment l'information qui concerne la zone de ses opérations de pêche et celle relative à ses captures et débarquements

Article III 8)

Obligation des États de prendre des mesures d'exécution à l'encontre des navires autorisés à battre leur pavillon qui contreviendraient aux dispositions du présent accord, y compris, s'il y a lieu, des mesures visant à assurer que de telles contraventions constituent une infraction au regard de la législation nationale. Les sanctions applicables en cas de telles contraventions doivent être d'une gravité suffisante pour garantir efficacement le respect des dispositions du présent accord et priver les contrevenants des bénéfices de leurs activités illégales. Ces sanctions comprennent, pour des infractions graves, le refus, la suspension ou le retrait de l'autorisation de pêcher en haute mer

Article IV

Obligation des États de tenir un fichier des navires de pêche autorisés à battre leur pavillon et à être utilisés pour la pêche en haute mer et prendre toutes les mesures éventuellement nécessaires pour s'assurer que tous ces navires de pêche sont inscrits dans ledit fichier

Article VI 1)

Obligation des États de mettre à la disposition de la FAO, pour ce qui concerne chaque navire de pêche inscrit dans le fichier qu'elle doit tenir aux termes de l'article IV, les informations ci-après :

a) Nom du navire de pêche, numéro d'immatriculation, noms précédents (s'ils sont connus) et port d'immatriculation

b) Pavillon précédent (le cas échéant)

c) Indicatif international de signaux radio (le cas échéant)

d) Nom et adresse du (ou des) propriétaire(s)

e) Lieu et date de construction

f) Type de navire

g) Longueur

Article VI 2)

Obligation des États de communiquer à la FAO, dans la mesure du possible, pour chaque navire de pêche inscrit dans le fichier qu'ils doivent tenir aux termes de l'article IV, les renseignements supplémentaires ci-après :

a) Nom et adresse du (ou des) exploitant(s) (le cas échéant)

b) Type de la (ou des) méthode(s) de pêche

c) Creux de quille

d) Largeur

e) Tonnage de jauge brut

f) Puissance du moteur ou des moteurs principaux

Article VI 3)

Obligation des États de notifier sans tarder à la FAO toutes modifications des informations répertoriées aux paragraphes 1 et 2 du présent article

Article VI 5)

Obligation des États de notifier sans tarder à la FAO :

a) Tout ajout au fichier

b) Toute radiation du fichier en raison :

i) De l'abandon volontaire ou du non-renouvellement de l'autorisation de pêche de la part du propriétaire ou exploitant du navire de pêche

ii) Du retrait, aux termes du paragraphe 8 de l'article III, de l'autorisation de pêche délivrée à ce navire de pêche

iii) Du fait que le navire de pêche n'est plus autorisé à battre leur pavillon

iv) De la destruction, du déclassement ou de la perte du navire de pêche en question

v) Toute autre information pertinente

Article VI 6)

En donnant à la FAO toute information sur la base du paragraphe 5 b) ci-dessus, obligation des États concernés de spécifier laquelle des raisons énumérées ci-dessus est applicable

Article VI 8) a)

Obligation des États de communiquer sans tarder à la FAO tous les détails pertinents concernant toutes activités des navires de pêche autorisés à battre leur pavillon qui compromettent l'efficacité de mesures internationales de conservation et de gestion, y compris l'identité du ou des navires de pêche impliqués et les sanctions imposées par les États concernés eu égard à de telles activités

Article VI 9)

Obligation des États d'informer la FAO de tous les cas où, conformément à l'alinéa d) du paragraphe 5 de l'article III, elle a accordé une autorisation nonobstant les dispositions des

alinéas a) ou b) du paragraphe 5 de l'article III. Les informations fournies comprennent les données permettant l'identification du navire de pêche et du propriétaire ou de l'exploitant et, autant que de besoin, toute autre information concernant la décision prise par les États en cause

IV. Conclusions

210. Les contributions de l'OMI, de la FAO et de l'OIT au présent rapport décrivent les nombreux traités, codes, recommandations et directives que ces organisations ont adoptés en vue d'aider les États du pavillon à mieux s'acquitter de leurs obligations en matière de sécurité et de prévention de la pollution, de prévention de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée et de réglementation des conditions de travail à bord des navires marchands et des navires de pêche. La FAO et l'OIT ont également fait réaliser des enquêtes et organisé des réunions sur ces questions. Le PNUE a, quant à lui, adopté un certain nombre de mesures concernant la prévention de la pollution et les interventions d'urgence. Pour ce qui est des navires marchands, le contrôle par l'État du port a certainement aidé à améliorer le respect des normes en vigueur. Cependant, toutes les parties intéressées reconnaissent que le contrôle par l'État du port ne saurait remplacer l'application des instruments internationaux et la répression des infractions par l'État du pavillon, puisque c'est à ce dernier que revient au premier chef la responsabilité de faire effectivement respecter les normes à bord des navires battant son pavillon.

211. Le plan modèle d'audit volontaire par les États membres de l'OMI vise à renforcer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement en mesurant l'efficacité avec laquelle ces États appliquent et font respecter les normes prescrites par les conventions de l'OMI et en leur communiquant des observations et des conseils sur leur performance. Il convient de mentionner une autre initiative de l'OMI, qui propose d'inclure dans ses conventions des « clauses d'exécution ou de performance » qui l'autoriseraient à vérifier que les États du pavillon appliquent effectivement ces conventions, avec la possibilité de leur imposer des sanctions s'ils ne le font pas. L'OIT, quant à elle, tient de sa constitution certains pouvoirs de contrôle, mais ils ne semblent pas suffisants pour garantir que les États du pavillon appliquent effectivement les instruments internationaux. C'est pourquoi il est prévu que la nouvelle Convention consolidée sur les normes de travail à bord des navires marchands et la future norme globale applicable aux travailleurs du secteur de la pêche contiendront des dispositions plus contraignantes, en accordant notamment une importance plus grande au contrôle par l'État du port. Pour compléter son Accord de 1993 visant à favoriser le respect des mesures internationales de conservation et de gestion et son Code de conduite pour une pêche responsable, la FAO envisage elle aussi, entre autres, des mesures de contrôle par l'État du port pour résoudre le double problème du contrôle défaillant par l'État du pavillon et de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée.

212. Le fait que le contrôle exercé par l'État du pavillon reste défaillant s'explique par de nombreuses raisons, qui vont du manque de moyens humains, techniques et financiers au fait que l'on ne reconnaît pas assez, dans la sphère politique, l'importance des obligations de l'État du pavillon (notamment l'obligation qui lui est faite d'appliquer intégralement les instruments conventionnels auxquels il est partie), en passant par les difficultés inhérentes au travail d'administration de navires dont les activités sont internationales. Sans doute l'immense majorité des

administrations nationales s'acquittent-elles sérieusement et de façon responsable des obligations qui leur incombent en tant qu'État du pavillon. Mais ce n'est pas le cas de toutes les administrations.

213. La CNUCED voit ainsi dans les « pavillons de complaisance » le nœud du problème, même si elle reconnaît que certains pavillons « traditionnels » peuvent eux aussi faire preuve de laxisme dans l'application des normes internationales. Axant sa contribution sur la question des pavillons de complaisance, la CNUCED regrette l'échec de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires (1986) qui tentait de donner un début de définition au lien « authentique » ou « substantiel », selon les textes, qui est censé exister entre un navire et l'État dans lequel il est immatriculé. Pour la CNUCED, l'existence d'un lien économique et juridique entre l'État et les navires qui battent son pavillon est essentielle si l'on veut que cet État puisse imposer des mesures coercitives.

214. L'OCDE, quant à elle, envisage une stratégie axée sur d'autres acteurs que les États du pavillon pour mettre fin à la navigation sous-normes. Ainsi, certains États du port essaient d'encourager le transport maritime responsable en adoptant des mesures d'incitation telles que réduction des redevances portuaires, espacement des inspections, etc. Mais ces mesures ne sont pas très répandues, et l'OCDE estime qu'elles devraient être plus systématiques. Comme le montre une série d'enquêtes, les dispositifs actuels d'incitation et de dissuasion sont probablement insuffisants, puisque la navigation sous-normes perdure et que ceux qui la pratiquent ne sont guère pénalisés. Bien au contraire, les avantages financiers qu'ils tirent de leur inobservation des normes de sécurité et de prévention de la pollution sont d'autant plus importants que les États du pavillon ne répriment guère les infractions, que les poursuites judiciaires sont rarement engagées, et que les amendes éventuelles sont généralement moins élevées que le montant des économies réalisées en ne respectant pas la réglementation. En outre, la responsabilité civile est limitée et les assureurs couvrent tous les risques, y compris les amendes. À cela s'ajoute que le propriétaire véritable d'un navire peut préserver son anonymat en échafaudant des structures sociétaires complexes et limiter ses pertes éventuelles en créant une société distincte pour chacun de ses navires. Quant aux dommages résultant d'un incident de pollution, dans la plupart des cas ils n'engagent pas la responsabilité civile des autres parties impliquées. L'OCDE recommande de faire rigoureusement respecter les réglementations, d'imposer des amendes plus élevées, de favoriser une plus grande transparence en publiant les noms des navires sous-normes, de leurs propriétaires et des autres acteurs concernés, de sanctionner plus lourdement les manquements aux normes et de mettre en place des dispositifs d'incitation en faveur des armateurs responsables.

215. Que faire? Il faudrait que les États du pavillon se dotent d'une administration maritime authentique et bien organisée qui leur permette de s'acquitter des obligations que l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer leur impose. Telle est l'idée fondamentale qui sous-tend le paragraphe 27 de la résolution 58/240 de l'Assemblée générale ainsi que les dispositions de l'Accord de 1993 et du Code de conduite pour une pêche responsable de la FAO, qui disent essentiellement que les États ne devraient pas immatriculer de navires s'ils n'ont pas les moyens d'exercer leurs responsabilités. Face à ce problème, l'OMI a adopté un certain nombre de textes non contraignants, tels que ses Directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI et son projet de code de mise

en application, qui engagent les États du pavillon à exercer un contrôle effectif sur leurs navires et à se doter des moyens nécessaires pour cela.

Solutions

216. Les instruments de l'OMI énoncent à l'intention des États du pavillon une longue série d'obligations et contiennent, dans certains cas, des dispositions qui imposent aux parties de prévoir et d'appliquer des sanctions ou des mesures disciplinaires. Pour le moment, le plan modèle d'audit volontaire par les États membres de l'OMI ne prévoit pas de sanctions. Cependant, il autorise l'OMI à vérifier l'application des instruments par les États du pavillon et, dans la mesure où sa formulation actuelle n'exclut pas la possibilité de le rendre un jour obligatoire, il pourrait contribuer puissamment, ce jour venu, à résoudre le problème posé par l'application déficiente des normes internationales à bord des navires marchands.

217. Les navires de pêche, eux, sont déjà assujettis à des obligations juridiquement contraignantes, mais la FAO n'est pas investie de l'autorité nécessaire pour en contrôler l'exécution. Cependant, on pourrait imaginer de remédier au défaut de contrôle par l'État du pavillon en conjuguant les mesures de coercition prévues par l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons, les dispositifs mis en place par les États du port et des sanctions commerciales. En outre, l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons chevauchants et les stocks de poissons grands migrateurs a introduit une conséquence juridique importante en prévoyant qu'un État pourra engager contre un autre les procédures visées à la Partie XV de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en cas d'infraction aux règles et principes énoncés non seulement dans l'Accord lui-même, mais aussi dans tout autre accord de gestion des pêcheries concernant les mêmes stocks de poissons auquel les États en cause sont parties.

218. En ce qui concerne les instruments de l'OIT relatifs aux conditions de travail et de vie des gens de mer, on notera qu'en plus de faire obligation aux États de rendre compte de la façon dont ils appliquent ces instruments et de contenir des dispositions prévoyant un examen par les experts et une commission paritaire mixte, ils donnent la possibilité à un État ou à un délégué de formuler une plainte susceptible de mener à la constitution d'une commission d'enquête et, le cas échéant, à une décision de la Cour internationale de Justice.

219. Enfin, les États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, lorsqu'ils jugent insatisfaisante la performance d'un État du pavillon qui semble ne pas s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de la Convention, ont la possibilité d'engager, en application de la Partie XV de la Convention, des procédures obligatoires aboutissant à des décisions obligatoires devant le Tribunal international du droit de la mer, la Cour internationale de Justice ou des tribunaux arbitraux généraux ou spécialisés. Cependant, malgré le niveau passablement élevé d'insatisfaction que suscite chez certains États la performance insuffisante d'autres États, il n'y a pas eu de ruée sur les tribunaux pour corriger les problèmes évoqués dans les diverses contributions au présent rapport. Il est possible qu'une décision du Tribunal de la mer qui semblait restreindre le champ d'application de la Partie XV de la Convention sur le droit de la mer ait eu un effet dissuasif sur certains États, mais la raison pour laquelle si peu de poursuites ont été engagées est plus vraisemblablement l'extrême réticence qu'éprouvent les États à

saisir la justice de leurs différends, conjuguée au coût élevé de la procédure. Dans ces conditions, le risque de se faire traîner devant les tribunaux ne semble pas suffisamment réel aux États du pavillon délinquants pour les convaincre de s'acquitter de leurs obligations internationales. Toutefois, au moins dans les affaires de pêche⁸⁰, certains signes laissent penser que le simple fait d'engager une procédure contradictoire peut inciter certains États à régler un différend par voie de négociation.

220. Pour conclure, la communauté internationale se doit d'agir plus énergiquement pour convaincre tous les États d'exercer effectivement leurs pouvoirs de réglementation et de police et de s'assurer ainsi que les navires arborant leur pavillon respectent la réglementation internationale en matière de sécurité de la navigation, de prévention de la pollution du milieu marin et de protection sociale des gens de mer. Les pressions diplomatiques, les dénonciations publiques et les contre-mesures autorisées par le droit international n'offrent que des moyens partiels de lutter contre la tendance de certains États à ne pas respecter les réglementations internationales pourtant obligatoires. Quant aux actions en justice devant une instance internationale, elles ne peuvent être engagées qu'avec le consentement de l'autre partie, et, comme on l'a vu, elles sont peu fréquentes.

221. Le recours, faute de mieux, au contrôle par l'État du port, si utile qu'il soit, ne constitue pas une réponse efficace aux défaillances des États du pavillon dans l'exécution de leurs obligations internationales. On ne pourra assurer le respect intégral des réglementations et des normes internationales que si les États du pavillon adoptent les mesures voulues et mettent en place un régime de sanctions reposant principalement sur eux. À cet égard, il convient de rappeler que plusieurs conventions de l'OMI font expressément obligation aux États parties d'adopter les textes législatifs et réglementaires nécessaires pour sanctionner les infractions à la réglementation internationale, à charge pour l'administration maritime de ces États d'appliquer les sanctions prévues. La plupart des traités pertinents adoptés par d'autres organisations internationales dans leurs domaines de compétence respectifs font eux aussi obligation aux États du pavillon de veiller à ce que les navires qui ont leur nationalité se conforment aux normes internationales et de sanctionner les manquements éventuels à ces normes.

Notes

¹ Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), *Économies découlant du non-respect des réglementations internationales de protection de l'environnement dans les transports maritimes*, DSTI/DOT/MTC (2000)8/Final. Ce document peut être consulté par voie électronique à l'adresse <www.oecd.org/dataoecd/4/26/2496757.pdf>.

² Le texte de ces instruments est disponible sur le site Web de l'Organisation : <www.fao.org>.

³ Résolution 15/93 de la Conférence de la FAO.

⁴ Art. II, par. 1.

⁵ Les principales dispositions figurent dans l'article III.

⁶ Accord FAO de 1993 visant à favoriser le respect des mesures de conservation et de gestion de la FAO, art. III, par. 1.

⁷ Ibid., art. III, par. 1.

⁸ Ibid., art. III, par. 2.

- ⁹ Ibid., art. III, par. 3.
- ¹⁰ Ibid., art. IV.
- ¹¹ Ibid., art. III, par. 2.
- ¹² Ibid., art. III, par. 4.
- ¹³ Ibid., art. III, par. 5.
- ¹⁴ Ibid., art. III, par. 6.
- ¹⁵ Ibid., art. III, par. 7.
- ¹⁶ Ibid., art. III, par. 8.
- ¹⁷ Ibid.
- ¹⁸ Ibid., art. V.
- ¹⁹ Ibid., art. VI.
- ²⁰ Ibid.
- ²¹ Résolution 4/95 de la Conférence de la FAO.
- ²² Annexe 2 du Code de conduite.
- ²³ Rapport de la vingt-quatrième session du Comité des pêches de la FAO, siège de la FAO, Rome, 26 février-2 mars 2001, concernant le rapport intérimaire sur le Code de conduite pour une pêche responsable et les plans d'action internationaux y relatifs; D. J. Doulman, Code de conduite pour une pêche responsable : considérations pour sa mise en œuvre (FAO, juillet 2000) voir également <www.fao.org/fi/agreem/codecond/codecon.asp>.
- ²⁴ Code de conduite, art. 8.2.2.
- ²⁵ Ibid., art. 8.2.1.
- ²⁶ Ibid., art. 8.2.3 et 8.2.4.
- ²⁷ Ibid., art. 8.2.6.
- ²⁸ Ibid., art. 8.2.7.
- ²⁹ Ibid., art. 8.2.5.
- ³⁰ Ibid., art. 8.2.8.
- ³¹ Ibid., art. 8.2.9.
- ³² Plan d'action international pour la gestion de la capacité de pêche, art. 33.
- ³³ Le Plan d'action international contre la pêche illicite a été approuvé le 23 juin 2001 par le Conseil de la FAO à sa cent vingtième session.
- ³⁴ Plan d'action international contre la pêche illicite, part. I, par. 1.
- ³⁵ Ibid., par. 4 et 5 et art. IV du Code de conduite de la FAO. Fait suite à d'autres programmes d'action internationaux concernant les oiseaux marins, les requins et la capacité de pêche, qui ont été également élaborés conformément au Code de conduite, adoptés par le Comité des pêches à sa troisième session en février 1999 et approuvés par le Conseil de la FAO en novembre 2000.
- ³⁶ En particulier les articles 1.1, 1.2, 3.1 et 3.2.
- ³⁷ Plan d'action international contre la pêche illicite, par. 87.
- ³⁸ Ibid., part. III, par. 8.
- ³⁹ Ibid., par. 18 et 19.

- ⁴⁰ Dans le cas des États côtiers, un exemple en est le paragraphe 51.4 du Plan d'action international contre la pêche illicite, au titre duquel l'État côtier peut vérifier que les États du pavillon tiennent un registre des navires de pêche autorisés comme prévu au paragraphe 42. De même, la deuxième phrase du paragraphe 45 indique que l'État côtier doit vérifier que l'État du pavillon a délivré une autorisation de pêcher. Cette disposition renvoie au paragraphe 41, qui encourage l'État du pavillon à s'assurer, lorsque ses navires pêchent dans les eaux placées sous la juridiction d'un autre État, que l'État côtier a délivré une autorisation de pêcher. Dans le cas des États du port, le paragraphe 55 prévoit que l'État du port doit vérifier l'autorisation de pêcher avant d'autoriser l'accès au port. Les États et les organisations régionales de gestion des pêches sont encouragés à rendre compte à la FAO des progrès accomplis dans l'application du Plan d'action international dans le cadre de leur rapport biennal sur le Code de conduite (par. 87).
- ⁴¹ 17 paragraphes sur 93, soit près de 20 %.
- ⁴² Plan d'action international contre la pêche illicite, par. 34 à 41.
- ⁴³ Ibid., par. 42 et 43.
- ⁴⁴ Ibid., par. 44 à 50.
- ⁴⁵ Ibid., par. 34 et 35.
- ⁴⁶ Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion, art. III.5.
- ⁴⁷ Plan d'action international contre la pêche illicite, par. 36.
- ⁴⁸ Ibid., par. 37.
- ⁴⁹ Ibid., par. 39.
- ⁵⁰ Voir Comité des pêches du Parlement européen, Rapport sur le rôle des pavillons de complaisance dans le secteur de la pêche, 20 novembre 2001; rapporteur : Patricia McKenna.
- ⁵¹ Plan d'action international contre la pêche illicite, par. 38 et 39.
- ⁵² Ibid., par. 38.
- ⁵³ Ibid., par. 40.
- ⁵⁴ Ibid., par. 41.
- ⁵⁵ Ibid., par. 42.
- ⁵⁶ Ibid.
- ⁵⁷ Ibid., par. 44.
- ⁵⁸ Ibid., par. 45.
- ⁵⁹ Ibid., par. 46.
- ⁶⁰ Ibid., par. 47.
- ⁶¹ Ibid., par. 48.
- ⁶² Ibid. par. 49 et 50.
- ⁶³ Rapport du Groupe ad hoc mixte FAO/OMI sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et questions connexes, Rome, 9-11 octobre 2000. Rapport de la FAO sur la pêche No 637.
- ⁶⁴ « Port State control of foreign fishing vessels », par Terje Lobach (juriste consultant international). FAO Fisheries Circular No 987, 2003; Rapport d'une consultation d'experts chargés d'examiner les mesures du ressort de l'État du port en vue de lutter contre la pêche

illicite, non déclarée et non réglementée, Rome, 4-6 novembre 2002, Rapport de la FAO sur la pêche No 692.

- 65 Le rapport de cette réunion sera publié bientôt.
- 66 <www.ilo.org/public/french/standards/norm/whatare/standards/marit1.htm>.
- 67 Rapport du groupe de travail spécial chargé d'examiner les conséquences économiques de l'existence ou de l'absence d'un véritable lien entre les navires et leur pavillon, CNUCED, TD/B/C.4/177.
- 68 <www.oecd.org/dataoecd/53/9/2500758.pdf>.
- 69 <www.oecd.org/dataoecd/4/26/2496757.pdf>.
- 70 <www.oecd.org/dataoecd/32/62/2489394.pdf>.
- 71 DSTI/DOT/MTC(2001)12.
- 72 <www.oecd.org/dataoecd/27/18/1827388.pdf>.
- 73 <[http://intradomino.oecd.org/olis/1998doc.nsf/ed2843f7a67f3d4ac1256506004ab473/4c08a29348b4573bc125663b004acb18/\\$FILE/07E84346.ENG](http://intradomino.oecd.org/olis/1998doc.nsf/ed2843f7a67f3d4ac1256506004ab473/4c08a29348b4573bc125663b004acb18/$FILE/07E84346.ENG)>.
- 74 <www.oecd.org/dataoecd/10/10/2754615.pdf>.
- 75 L'expression « navigation sous-normes » se réfère aux navires qui, par leur état physique, leur fonctionnement ou les activités de leur équipage, ne répondent aux normes de base de navigabilité et constituent de ce fait une menace pour la vie humaine ou l'environnement. Ainsi, ces navires ne satisferaient pas aux règlements figurant dans les conventions maritimes internationales et seraient considérés comme étant impropres à la navigation par une inspection raisonnable opérée par un État du pavillon ou un État du port.
- 76 Le paragraphe 1 de l'article 209 se lit comme suit : « Les règles, règlements et procédures internationaux sont adoptés conformément à la partie XI pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant d'activités menées dans la zone. Ces règles, règlements et procédures sont réexaminés de temps à autre, selon qu'il est nécessaire ».
- 77 L'article 21, paragraphe 1, se lit comme suit : « Dans tout secteur de la haute mer couvert par une organisation ou un arrangement de gestion des pêcheries sous-régional ou régional, tout État partie qui est membre de cette organisation ou participant à cet arrangement puet, par l'intermédiaire de ses inspecteurs dûment habilités, arraisonner et inspecter, conformément au paragraphe 2, les navires de pêche battant le pavillon d'un autre État partie au présent Accord, que cet État partie soit ou non lui aussi membre de l'organisation ou participant à l'arrangement, pour assurer le respect des mesures de conservation et de gestion des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs instituées par ladite organisation ou ledit arrangement. »
- 78 La Convention mentionne l'« État d'immatriculation de l'installation » qui peut être l'État du pavillon, mais ne l'est pas nécessairement.
- 79 Le Protocole commun a pour objet d'élargir la portée de la Convention de Paris de 1960 et de la Convention de Vienne de 1963.
- 80 Le Protocole commun a pour objet d'élargir la portée de la Convention de Paris de 1960 et de la Convention de Vienne de 1963.

Annexe I

Lettre datée du 22 novembre 2002, adressée au Secrétaire général par Greenpeace International, la Fédération internationale des travailleurs des transports et le Fonds mondial pour la nature (WWF)

Le naufrage du *Prestige* est le dernier en date d'une longue série d'accidents survenus à des pétroliers. Ce naufrage, qui représente une grave menace pour le milieu marin, est aussi le symptôme de problèmes beaucoup plus profonds. Chaque semaine, en effet, apporte son lot de naufrages d'autres types de navires qui, malheureusement, n'offrent pas le même intérêt pour les médias, alors même que des marins y perdent inutilement la vie. Si l'on ne s'attaque pas aux causes profondes de ce problème, les naufrages de navires sous-normes continueront de menacer la vie des gens de mer, les écosystèmes maritimes et côtiers et l'économie des régions touchées.

Greenpeace, la Fédération internationale des travailleurs des transports et le Fonds mondial pour la nature (WWF) estiment que la seule façon de remédier à cette situation est de changer, de toute urgence, radicalement et à l'échelle mondiale, les modes d'exploitation et la réglementation du secteur des transports maritimes et d'adopter collectivement une stratégie d'élimination des navires sous-normes et des pratiques irresponsables; cette stratégie consisterait notamment à faire en sorte que les acteurs de ce secteur opèrent dans une plus grande transparence, que leur responsabilité soit engagée, que la réglementation soit modernisée, que les infractions à cette réglementation soient réprimées, et que les zones maritimes et côtières particulièrement vulnérables fassent l'objet d'une protection accrue.

Les navires et la navigation sous-normes créent un risque d'accident grave supérieur à la normale. Or, dans le système actuel, il peut se révéler presque impossible de connaître l'identité des propriétaires effectifs des navires et de les tenir comptables de la façon dont ils entretiennent et exploitent ces navires; ce système facilite aussi la perpétuation de certaines pratiques irresponsables. Il importe donc au plus haut point d'assurer une transparence absolue au niveau de l'identité des propriétaires et des exploitants de navires et de mettre en place un système de responsabilité civile qui garantisse que les parties coupables auront à répondre des conséquences de leurs pratiques répréhensibles et de leurs manquements aux normes.

La démarche suivie jusqu'à maintenant pour formuler des normes internationales applicables au secteur des transports maritimes a eu tendance à être à la remorque des événements, inutilement compliquée et marquée par des compromis dictés par les acteurs du secteur; la longueur des délais accordés pour réformer les vieux pétroliers et améliorer la sécurité des vraquiers en est le meilleur exemple.

Lorsqu'une réglementation internationale a pu malgré tout être adoptée, le problème devient de la faire respecter. Le respect de la réglementation des transports maritimes dépend largement des mesures mises en œuvre par les États du pavillon, qui sont responsables en dernier ressort de la sécurité des navires et de leurs équipages. Certes, de nombreux États du pavillon prennent leurs responsabilités au sérieux, mais il en est d'autres – souvent désignés sous le nom de « pavillons de plaisance » – qui, tout en tirant profit d'une législation qui permet à des armateurs

étrangers d'immatriculer leurs navires sur le registre maritime national, négligent d'exercer leur juridiction ainsi qu'un contrôle effectif sur les navires battant leur pavillon. Le système des pavillons de complaisance transforme l'inscription des navires sur le registre maritime en simple opération commerciale et donne aux armateurs qui y ont recours un avantage sur leurs concurrents qui ne peut qu'encourager la navigation sous-normes. L'article 91 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose qu'il doit exister un « lien substantiel » entre l'État et le navire qui bat son pavillon, et il est impératif de faire respecter cette disposition. Le droit international établit qu'un navire a la nationalité de son pavillon, et cela entraîne des conséquences importantes pour les gens de mer qui vivent et travaillent à bord de ce navire, non seulement pour ce qui est de la juridiction civile et pénale dont ils relèvent, mais aussi du point de vue de la défense de leurs droits fondamentaux et de leurs droits syndicaux.

Le moment est venu de mettre au point un nouveau « contrat mondial » qui mette fin au système des pavillons de complaisance, impose aux États du pavillon de s'acquitter effectivement de leurs obligations – lesquelles sont clairement énoncées dans les instruments internationaux pertinents – et les rende comptables de la façon dont ils assurent le respect des réglementations internationales.

Même si les produits dangereux et toxiques, dont le pétrole, n'étaient transportés que par des navires de bonne qualité, le risque d'accident entraînant une pollution du milieu marin subsisterait. Il importe donc de recenser les zones côtières et maritimes particulièrement vulnérables en cas d'accident de ce genre, en vue notamment de leur accorder le statut de « zone maritime particulièrement sensible » (on notera à cet égard que cinq zones seulement ont reçu ce statut depuis 1991). La navigation dans ces zones doit être assujettie à une réglementation stricte qui, comme le permettent le droit international et ses dispositions régissant le droit de passage inoffensif, comporte l'interdiction de transporter des substances fortement polluantes à travers ces zones.

L'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui énonce les obligations de l'État du pavillon, dispose que tout État doit exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon et que, dans l'exercice de cette juridiction et de ce contrôle, il est tenu de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect. Il faudra cependant, tant que les États du pavillon ne s'acquitteront pas des obligations que leur impose le droit international, renforcer encore plus les dispositifs de contrôle par l'État du port, étant bien entendu que le contrôle par l'État du port ne remplace pas et ne pourra jamais remplacer le contrôle effectif par l'État du pavillon.

Le transport maritime est la courroie de transmission du commerce international et d'une économie mondialisée. Dans la Déclaration du Millénaire, l'Assemblée générale a déclaré :

« Nous sommes convaincus que le principal défi que nous devons relever aujourd'hui est de faire en sorte que la mondialisation devienne une force positive pour l'humanité tout entière. » (résolution 55/2, par. 5)

Pour relever ce défi, il est essentiel de répondre aux attentes de la société civile en faisant en sorte que le secteur des transports maritimes soit organisé sur une base

rationnelle et viable à long terme. Cela implique que des changements fondamentaux soient apportés de toute urgence à son fonctionnement et à sa réglementation.

Pour cela, il faudra que tous les organismes internationaux compétents pour les affaires maritimes s'entendent sur une stratégie à suivre. Ces organismes comprendront nécessairement l'Organisation maritime internationale, dont le travail est axé sur les solutions techniques, et l'Organisation internationale du Travail, qui s'occupe de questions sociales et syndicales. Il faudra également inviter la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'Organisation des Nations Unies à réviser la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires (1986), qui n'est pas encore entrée en vigueur.

Soucieux de faire en sorte que des réponses soient apportées à cette grave situation, nous vous prions de bien vouloir prendre l'initiative de former un groupe de travail spécial composé des organismes internationaux compétents et des organes régionaux concernés et chargé d'étudier ces problèmes de façon coordonnée et en synergie. Nous nous permettons de suggérer que ce processus sera plus efficace s'il est sans exclusive et s'il prévoit une large participation des parties prenantes.

Nous attendons votre réponse avec un vif intérêt.

Le Directeur adjoint
de la Division politique et scientifique,
Greenpace International
(*Signé*) Lasse **Gustavsson**

Le Secrétaire général
de la Fédération internationale
des travailleurs des transports
(*Signé*) David **Cockroft**

Le chef de la délégation
du Fonds mondial pour la nature (WWF)
auprès de l'Organisation maritime internationale,
au nom de M. Simon Cripps,
Directeur du programme maritime international du WWF
(*Signé*) Siân **Pullen**

Annexe II

Résumé des délibérations de la première réunion officielle, qui s'est tenue le 7 mai 2003 au siège de l'Organisation de coopération et de développement économiques à Paris

1. La première réunion officielle du Groupe consultatif interinstitutions sur l'application des instruments par l'État du pavillon a eu lieu au siège de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) à Paris le 7 mai 2003. Elle était présidée par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'Organisation des Nations Unies. Les organisations ci-après étaient représentées :

- Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO)
- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)
- Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)
- Organisation maritime internationale (OMI)
- Organisation internationale du Travail (OIT)
- Secrétariat de l'OCDE (Division des transports, Division des affaires juridiques et Table ronde sur le développement durable)

2. Le projet de mandat proposé par l'ONU a été le principal sujet de discussion. Des questions ont été posées sur : a) l'objet du Groupe; b) ses rapports avec les mandats et compétences respectifs des organisations participantes; c) les questions à examiner; et d) la nature et les destinataires d'un éventuel rapport final.

3. Les représentants de l'OMI ont déclaré que la question du contrôle défaillant par l'État du pavillon relevait principalement de la compétence de leur organisation, qui s'employait à la résoudre par le biais de son sous-comité de l'application par l'État du pavillon et en mettant au point un plan modèle d'audit. D'autres participants ont cependant fait observer que peu de progrès avaient été réalisés sur cette question dans le cadre de l'OMI et que c'était pour cette raison que des organisations non gouvernementales avaient demandé au Secrétaire général des Nations Unies de former un groupe consultatif. À cela s'ajoutait que la question de l'application défaillante des instruments internationaux par l'État du pavillon dépassait le cadre étroit de la marine marchande dont s'occupait l'OMI. La FAO, par exemple, s'inquiétait du contrôle défaillant de l'État du pavillon sur les navires de pêche, dans lequel elle voyait l'une des causes de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée. L'OIT s'inquiétait du fait que certains États du pavillon ne respectaient pas et ne faisaient pas respecter les normes du travail, et la CNUCED a exprimé son inquiétude face aux pavillons de complaisance, à l'immatriculation des navires et à la question du « lien substantiel ». Quant à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'ONU, elle était préoccupée par l'ensemble de ces questions et convaincue que certains des problèmes dont s'occupaient les organisations participantes étaient liés entre eux et que ces organisations avaient des choses à apprendre les unes des autres. L'OCDE a engagé les participants à chercher des solutions « créatives » et radicales à ces problèmes et à ne pas limiter leurs débats à la question des États du pavillon. D'autres acteurs et institutions, en effet,

pouvaient être mis à contribution pour amener les navires de tous types à se conformer aux réglementations applicables.

4. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer a expliqué que l'une de ses principales fonctions consistait à défendre l'intégrité de la Convention ainsi que l'équilibre délicat qu'elle établissait entre les droits et obligations respectifs des États du pavillon et des États côtiers. Après le naufrage du *Prestige*, certains États avaient pris unilatéralement des mesures qui n'étaient pas conformes à la Convention et la Communauté européenne avait appelé de ses vœux une révision de la Convention car elle estimait que les États côtiers ne disposaient pas de pouvoirs suffisants pour protéger convenablement leur littoral contre la pollution par les navires. Si l'on voulait prévenir ce genre de mesures unilatérales et de propositions qui risquaient de provoquer l'effondrement du régime mis en place par la Convention, il était crucial d'améliorer l'application des instruments et la répression des infractions par les États du pavillon.

5. Les représentants de l'OCDE ayant à nouveau invité les représentants des autres organisations à faire un effort de réflexion « décloisonnée », ces derniers ont répondu qu'ils ne pouvaient pas s'aventurer hors du cadre de leurs mandats respectifs et proposer des solutions que les membres de leurs organisations n'accepteraient pas.

6. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer a souligné l'importance d'établir des contacts avec des responsables politiques qui ne comprenaient pas toujours le rôle dévolu à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ou la complexité des questions en jeu. L'un des objectifs du Groupe consultatif devrait être de mieux faire connaître aux décideurs le dispositif juridique international dans lequel s'inscrivaient les droits et obligations respectifs des États du pavillon et des États côtiers.

7. À cela s'ajoutait que même les organisations directement concernées ne savaient pas toujours ce que faisaient exactement les autres organisations. La plupart d'entre elles avaient publié de longs travaux de recherche et s'employaient à trouver des solutions à l'application défailante des instruments internationaux par les États du pavillon. Il serait utile qu'elles échangent des résumés de leurs travaux respectifs. L'OCDE a alors déclaré qu'il serait plus utile qu'elles échangent leurs idées sous la forme de documents de stratégie d'une longueur de deux pages consacrés aux mesures que l'on pourrait prendre pour résoudre ces problèmes. Ces idées pourraient ne pas être axées exclusivement sur les États du pavillon. Ainsi, par exemple, les membres de l'OCDE pourraient s'employer à mettre au point des dispositifs d'incitation et de dissuasion afin d'encourager leurs armateurs à immatriculer leurs navires dans des États du pavillon responsables. D'autres participants ont évoqué la possibilité d'engager la responsabilité civile des affréteurs et des sociétés de classification à raison des dommages causés par des navires sous-normes.

8. Certains participants ont exprimé leurs réserves par rapport à des propositions qui dépassaient le cadre de leur mandat auprès du Groupe. Beaucoup d'entre eux estimaient aussi qu'il serait prématuré de formuler ce genre de propositions avant d'avoir procédé à un examen approfondi du problème. Le Groupe a décidé de s'abstenir de recenser des solutions concrètes tant qu'il n'aurait pas mené à son terme une première phase de collecte et d'analyse des informations disponibles.

Prochaines étapes

9. Les participants sont convenus de faire parvenir à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer un résumé limité aux 10 dernières années des études menées par leurs organisations respectives sur la question de l'application par l'État du pavillon, ainsi qu'une brève description des actions qu'elles étaient en train de mener par rapport aux problèmes dont ils avaient discuté. S'ils le souhaitent, les participants pourraient ajouter un bref exposé sur les solutions, les correctifs et les stratégies possibles face à ces problèmes. Ces résumés devaient être envoyés au plus tard à la fin d'août 2003, à charge pour la Division de les réunir en un recueil.

10. Ce recueil serait ensuite distribué aux participants, qui seraient invités à formuler, essentiellement par échange de courriers électroniques, leurs idées sur les mesures et stratégies qui pourraient être adoptées pour résoudre le problème de l'application défaillante par l'État du pavillon. Le tout devrait être achevé vers septembre-octobre 2003 et servirait de base à un rapport final que le Groupe présenterait au Secrétaire général des Nations Unies entre mai et juillet 2004.

Annexe III

Lettre datée du 9 septembre 2003, adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale

J'ai l'honneur de me référer à la réunion du Groupe consultatif interinstitutions sur l'application par l'État du pavillon qui s'est tenue à Paris (la « réunion de Paris ») le 7 mai 2003, ainsi qu'à la quatrième réunion du Processus consultatif officieux des Nations Unies ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer, qui s'est tenue au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York du 2 au 6 juin 2003.

Le Conseil de l'Organisation maritime internationale, qui a appuyé vigoureusement la réaffirmation, à la réunion de Paris, du mandat de l'OMI sur les travaux qu'elle mène actuellement en vue de renforcer la juridiction de l'État du pavillon et de l'État du port dans toutes les questions intéressant la sûreté et la sécurité des transports maritimes et la prévention de la pollution du milieu marin, m'a chargé de vous transmettre ses vues sur le sujet.

Le Conseil a aussi rappelé que, en accord avec les politiques adoptées par les organes directeurs de l'OMI, toutes les questions intéressant la sécurité des transports maritimes et la pollution du milieu marin sont actuellement examinées par les États membres de l'OMI dans le cadre de ses organes techniques. Cette politique et son exécution bénéficient du soutien et de la participation des nombreuses organisations intergouvernementales et non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès de l'OMI. Le Conseil a encore pris note de ce que l'OMI est engagée dans une collaboration permanente avec les autres organismes des Nations Unies et que les questions d'intérêt commun sont déjà examinées dans le cadre de cette collaboration.

La marée noire qui a suivi le récent naufrage du *Prestige* dans les eaux européennes a remis la question du transport du pétrole sur le devant de la scène politique et conduit les États membres de l'OMI à prendre un certain nombre d'importantes initiatives en matière de sécurité et de protection de l'environnement afin de réduire tant les risques d'accidents que leur impact écologique sur les océans, les communautés locales, le tourisme et la pêche. Les instruments et traités adoptés par l'Organisation et le sens des responsabilités manifesté par les principaux acteurs du secteur des transports maritimes ont permis d'améliorer sensiblement leur bilan en matière de sécurité au cours des 10 dernières années.

Il n'en reste pas moins qu'il suffit d'une marée noire pour provoquer des effets catastrophiques. Cela explique que les membres de l'Organisation aient adopté une position très ferme qui vise à réduire encore les risques et à engager clairement la responsabilité des États du pavillon. Pour réaliser ces objectifs, l'OMI s'est dotée d'un ambitieux programme de travail.

Dans ce contexte et compte tenu des mandats respectifs et bien connus de l'OMI et des autres organisations ayant participé à la réunion de Paris, le Conseil a réaffirmé vigoureusement la position exprimée par les représentants de l'OMI à cette réunion, à savoir que les questions de politique qui concernent le rôle, les

responsabilités et l'action des États membres tels qu'ils découlent de leurs obligations en tant qu'États membres de l'OMI et de leur adhésion à ses conventions et réglementations ne sont pas des sujets qui nécessitent un surcroît de coordination dans des réunions interinstitutions.

Nous avons été informés par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'Organisation des Nations Unies que la référence à la création du Groupe consultatif interinstitutions sur l'application par l'État du pavillon qui est faite au paragraphe 24 de la section G de la partie A du rapport du Processus consultatif officieux des Nations Unies ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer (A/58/95) concerne uniquement le fait que le Groupe a tenu une réunion à Paris qui n'est pas censée constituer une recommandation à l'Assemblée générale tendant à lui faire approuver le maintien en fonction du Groupe.

Conformément aux vues exprimées par les représentants de l'OMI à la réunion de Paris et par le Conseil de l'OMI et en accord avec la décision du Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies pour la coordination qui veut que la coordination entre institutions dans leurs domaines d'intérêt commun ne soit plus confiée à des organes subsidiaires permanents, mais soit mise en œuvre au cas par cas et en fonction des besoins, l'OMI ne voit pas la nécessité d'organiser de nouvelles réunions du Groupe consultatif interinstitutions. Je vous saurais gré de bien vouloir informer l'Assemblée générale de cette position lorsqu'elle sera saisie du rapport du Processus consultatif officieux des Nations Unies ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer.

Vous trouverez ci-joint, comme il en a été convenu à la réunion de Paris, un résumé des études et travaux menés par l'OMI au cours des 10 dernières années sur la question de l'application par l'État du pavillon. Je crois savoir qu'il sera incorporé, en même temps que les résumés de même nature envoyés à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer par les autres organisations ayant participé à la réunion de Paris, dans un rapport sur les délibérations du Groupe qui sera examiné l'année prochaine par le Processus consultatif officieux ouvert à tous dans le cadre de sa cinquième session.

Le Secrétaire général
(Signé) W. A. O'Neil
