

LEG/MISC/8  
30 janvier 2014

# **INCIDENCES DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER POUR L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE**

---

**Étude effectuée par le Secrétariat de  
l'Organisation maritime internationale (OMI)**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>6</b>
<b>PARTIE I - PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES LIENS EXISTANT ENTRE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER ET LA RÉGLEMENTATION DE L'OMI EN MATIÈRE DE TRANSPORT MARITIME .....</b>	<b>7</b>
Rappel des faits.....	7
Mandat général de l'OMI .....	7
Relation entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI.....	8
Résolutions de l'OMI .....	11
Instruments conventionnels de l'OMI .....	11
Statut juridique des instruments conventionnels de l'OMI conformément au droit international et au droit de la mer .....	12
Exercice de la juridiction de l'État conformément aux instruments de l'OMI .....	14
Zones maritimes et application de la réglementation de l'OMI .....	15
<b>PARTIE II - RELATION ENTRE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER ET LES INSTRUMENTS DE L'OMI.....</b>	<b>16</b>
<b>CHAPITRE I – SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION .....</b>	<b>17</b>
<b>1 GÉNÉRALITÉS.....</b>	<b>17</b>
Juridiction de l'État du pavillon .....	17
Programme d'audit des États Membres de l'OMI.....	19
Juridiction de l'État côtier.....	20
Juridiction de l'État du port .....	22
<b>2 CONSTRUCTION, ARMEMENT ET NAVIGABILITÉ DES NAVIRES .....</b>	<b>22</b>
Généralités .....	22
Sécurité des navires de pêche .....	24
Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs .....	24
Autres instruments ayant trait à la sécurité .....	25
Prescriptions relatives à l'emport d'une "boîte noire" .....	25
Système d'identification automatique (AIS).....	26
Identification et suivi des navires à grande distance (LRIT).....	27
Prescriptions relatives à l'emport des systèmes et du matériel de navigation de bord .....	28
Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000 .....	30
Prévention, détection et extinction de l'incendie dans le cadre de la construction ...	30
Navires exploités dans des eaux polaires .....	30
<b>3 EFFECTIFS DES NAVIRES ET FORMATION DES ÉQUIPAGES .....</b>	<b>31</b>
Formation du personnel des navires de pêche et délivrance des brevets .....	34
<b>4 SIGNAUX, COMMUNICATIONS ET PRÉVENTION DES ABORDAGES.....</b>	<b>34</b>
Règles relatives aux signaux.....	34
Règles relatives aux communications .....	35
Règlement pour prévenir les abordages en mer .....	35
<b>5 ORGANISATION DU TRAFIC MARITIME .....</b>	<b>36</b>
Mer territoriale .....	36
Détroits servant à la navigation internationale.....	38
Eaux archipélagiques .....	39
Zone économique exclusive (ZEE) .....	39

<b>6</b>	<b>COMPTES RENDUS DE NAVIRES.....</b>	<b>40</b>
<b>7</b>	<b>NAVIRES À PASSAGERS .....</b>	<b>41</b>
<b>8</b>	<b>NAVIRES À PROPULSION NUCLÉAIRE ET NAVIRES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES.....</b>	<b>42</b>
	Navires nucléaires.....	42
	Marchandises dangereuses .....	43
<b>9</b>	<b>INSTALLATIONS AU LARGE.....</b>	<b>44</b>
	Unités mobiles au large.....	46
<b>10</b>	<b>ÉQUIPEMENTS ET SYSTÈMES D'AIDE À LA NAVIGATION.....</b>	<b>46</b>
<b>11</b>	<b>RÈGLES EN MATIÈRE D'ASSISTANCE.....</b>	<b>48</b>
	Obligation de prêter assistance.....	48
	Services de recherche et de sauvetage .....	48
	Traitement des personnes secourues en mer.....	49
	Pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer.....	51
<b>12</b>	<b>ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS DE MER.....</b>	<b>51</b>
	Traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer.....	52
	Sauvegarde et rassemblement des éléments de preuve après l'allégation qu'une infraction pénale grave aurait été commise à bord d'un navire ou après la notification qu'une personne manque à bord et au soutien moral et médical des personnes concernées .....	53
<b>13</b>	<b>ACTES ILLICITES .....</b>	<b>53</b>
	Piraterie .....	54
	Trafic illicite de drogues.....	61
	Terrorisme .....	61
	Passagers clandestins .....	64
	<b>CHAPITRE II PRÉVENTION ET MAÎTRISE DE LA POLLUTION DES MERS .....</b>	<b>65</b>
	<b>GÉNÉRALITÉS .....</b>	<b>65</b>
	<b>A POLLUTION PAR LES NAVIRES .....</b>	<b>68</b>
<b>1</b>	<b>CADRE GÉNÉRAL .....</b>	<b>68</b>
	Relation entre la juridiction de l'État du pavillon, de l'État du port et de l'État côtier	69
	Garanties relatives à l'exercice des pouvoirs de police.....	69
	Événements de pollution et situations d'urgence en mer .....	71
<b>2</b>	<b>JURIDICTION DE L'ÉTAT DU PAVILLON.....</b>	<b>72</b>
	Obligations générales.....	72
	Conception et équipement .....	72
	Dispositions spéciales applicables aux navires-citernes à coque simple.....	72
	Effectifs du navire.....	73
	Interdiction d'appareiller .....	73
	Emport et inspection des certificats.....	73
	Enquête en cas d'infraction présumée .....	74
	Sanctions.....	74
	Notification des accidents.....	74
<b>3</b>	<b>JURIDICTION DE L'ÉTAT DU PORT .....</b>	<b>75</b>
	Obligations générales.....	75
	Infractions du fait de rejets .....	77
	Installations de réception.....	77
	Enquêtes sur les navires étrangers .....	79

<b>4 JURIDICTION DE L'ÉTAT CÔTIER .....</b>	<b>79</b>
Mesures relatives à l'organisation du trafic .....	79
Mer territoriale .....	80
Zone économique exclusive .....	80
Mesures visant à éviter la pollution résultant d'accidents de mer .....	81
Mesures obligatoires spéciales .....	81
Zones spéciales et zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA) .....	82
États riverains de détroits servant à la navigation internationale et États archipels .....	85
<b>B IMMERSION DE DÉCHETS ET AUTRES MATIÈRES EN MER.....</b>	<b>85</b>
Généralités .....	85
Fertilisation des océans.....	87
Relation avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.....	88
Relation avec les accords régionaux.....	88
Juridiction de l'État du pavillon .....	89
Juridiction de l'État côtier.....	89
<b>C AUTRES SOURCES DE POLLUTION DES MERS .....</b>	<b>90</b>
Pollution résultant des activités relatives aux fonds marins .....	90
Organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast .....	91
Encrassement biologique des coques des navires .....	91
Effets nuisibles de l'utilisation des peintures antisalissure pour navires .....	92
Recyclage des navires .....	92
<b>D POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE .....</b>	<b>93</b>
Pollution atmosphérique.....	93
Réduction des émissions de gaz à effet de serre par les navires .....	94
Mesures techniques et opérationnelles de rendement énergétique.....	94
Mesures fondées sur le marché .....	96
Actualisation de l'étude sur l'estimation des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux.....	97
<b>CHAPITRE III - RESPONSABILITÉ POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION .....</b>	<b>98</b>
<b>DIVERS.....</b>	<b>100</b>
Enlèvement des épaves .....	100
Dommages dus à la pollution transfrontière résultant d'activités d'exploration et d'exploitation pétrolières au large .....	102
<b>CHAPITRE IV COOPÉRATION TECHNIQUE - ASSISTANCE AUX PAYS EN DÉVELOPPEMENT .....</b>	<b>103</b>
Généralités .....	103
<b>A PROTECTION ET PRÉSERVATION DU MILIEU MARIN.....</b>	<b>105</b>
<b>B FORMATION.....</b>	<b>110</b>
Établissements de formation maritime créés sous les auspices de l'OMI .....	110
<b>C RECHERCHE SCIENTIFIQUE MARINE .....</b>	<b>110</b>
Installations de recherche scientifique .....	111
<b>D DÉVELOPPEMENT ET TRANSFERT DES TECHNIQUES MARINES .....</b>	<b>111</b>
<b>PARTIE III - RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS .....</b>	<b>113</b>
Rôle de l'OMI dans la procédure d'arbitrage spécial .....	113
Compétence des cours ou tribunaux.....	113
Procédures concernant les infractions aux règles et normes internationales relatives à la lutte contre la pollution .....	114

---

<b>PARTIE IV - EXÉCUTION DES FONCTIONS ET RESPONSABILITÉS DE L'OMI AU VU DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER.....</b>	<b>115</b>
Généralités .....	115
Documents et précautions spéciales requis à l'égard des navires à propulsion nucléaire et des navires transportant des matières nucléaires ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives.....	115
Mesures d'organisation du trafic.....	115
Procédures et prescriptions relatives au dépôt d'une caution ou d'une autre garantie financière appropriée en ce qui concerne les navires immobilisés par un État côtier ou par l'État du port .....	116
Rôle de l'OMI dans les actions intentées à l'encontre de navires étrangers .....	117
Prévention des conséquences néfastes que peut avoir pour les navires et le milieu marin l'exercice, par les États, de leurs pouvoirs de police .....	117
Prévention de toute entrave à la sécurité de la navigation due aux installations ou au matériel de recherche scientifique marine.....	117
Rôle éventuel de l'OMI en vue de donner la publicité voulue aux mesures relatives à la sécurité de la navigation et à la prévention de la pollution marine....	118
Autres possibilités de coopération entre les organisations internationales .....	121
Autre rôle que pourrait jouer l'OMI dans le contexte de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.....	121
<b>ANNEXE - DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER SE RAPPORTANT AUX INSTRUMENTS ET AUX TRAVAUX DE L'OMI .....</b>	<b>123</b>

## INTRODUCTION

Le présent document vise à donner un aperçu général des travaux de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui se rapportent à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après dénommée "la Convention"). L'étude, élaborée à l'origine en 1987 et publiée sous la cote LEG/MISC/1, a été révisée en profondeur et mise à jour. La présente version, qui tient compte des faits nouveaux survenus entre janvier 2012 et décembre 2013, constitue une mise à jour du document LEG/MISC/7. Elle a été élaborée en consultation avec la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques des Nations Unies.

La partie I comporte des observations et des principes présentant un intérêt pour l'évaluation du cadre juridique général relatif à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et aux travaux de l'OMI ainsi qu'à ses instruments.

La partie II analyse de façon détaillée la relation entre cette convention et différents instruments de l'OMI.

La partie III traite du rôle de l'OMI dans le règlement des différends, compte tenu des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dans ce domaine.

Dans la partie IV sont examinées la portée des activités menées par l'OMI depuis l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de même que les possibilités de modifier ou d'étendre les fonctions et les responsabilités de l'Organisation.

L'annexe contient un tableau qui montre la relation entre les articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments pertinents de l'OMI.

On trouvera sur le site Web de l'OMI ([www.imo.org](http://www.imo.org)) un tableau indiquant l'état de tous les instruments conventionnels de l'Organisation dont il est fait mention dans la présente étude et son annexe.

Le présent document complète les renseignements et l'analyse donnés dans deux publications préparées par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer :

- *Obligations des États Parties en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des instruments complémentaires*, publiées par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Nations Unies; et
- *Bulletin du droit de la mer No 31, partie III. Organisations internationales compétentes ou concernées au regard de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.*

---

## PARTIE I

### PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES LIENS EXISTANT ENTRE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER ET LA RÉGLEMENTATION DE L'OMI EN MATIÈRE DE TRANSPORT MARITIME

#### Rappel des faits

Entre 1973 et 1982, le Secrétariat de l'OMI (anciennement l'OMCI) a activement contribué aux travaux de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer afin de veiller à ce que les instruments de l'OMI obéissent aux principes de base qui ont guidé l'élaboration de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Pour éviter que les travaux de l'OMI ne fassent double emploi ou ne soient en contradiction avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, plusieurs conventions de l'OMI précisent qu'aucune de leurs dispositions ne préjuge la codification et l'élaboration du droit de la mer dans la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, ni les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout État touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'État côtier et de l'État du pavillon.

Depuis l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en 1982, le Secrétariat de l'OMI a tenu des consultations avec le Bureau du Représentant spécial du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour le droit de la mer, puis avec la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, sur plusieurs aspects des travaux de l'OMI liés à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Même avant l'entrée en vigueur de cette convention en 1994, des références explicites ou implicites à ses dispositions étaient incluses dans plusieurs instruments conventionnels et non conventionnels de l'OMI.

#### Mandat général de l'OMI

Bien que l'OMI ne soit explicitement mentionnée que dans un seul article de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (article 2 de l'Annexe VIII), plusieurs dispositions de cette convention font référence à "l'organisation internationale compétente" eu égard à l'adoption de règles en matière de transport maritime international et de normes pour les questions relatives à la sécurité maritime, à l'efficacité de la navigation ainsi qu'à la prévention et à la maîtrise de la pollution du milieu marin par les navires et les opérations d'immersion.

Dans de tels cas, l'expression "organisation internationale compétente", lorsqu'elle est utilisée au singulier dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, s'applique exclusivement à l'OMI, compte tenu du mandat général qui lui incombe, en sa qualité d'institution spécialisée du système des Nations Unies mise en place par la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (la "Convention portant création de l'OMI"). Cette convention a été adoptée par la Conférence maritime des Nations Unies à Genève le 6 mars 1948 (l'appellation initiale, "Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime", a été modifiée par les résolutions de l'Assemblée de l'OMI A.358(IX) et A.371(X), adoptées en 1975 et 1977 respectivement).

De nombreuses dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer renvoient au mandat de différentes organisations portant sur la même question. Dans certains cas, les mesures énoncées dans ces dispositions peuvent conduire l'OMI à mener des travaux en coopération avec d'autres organisations. Pour aider les États et contribuer à une meilleure compréhension des incidences de la Convention pour les organisations et les organes traitant de questions maritimes, à la fois au sein et en dehors du système des Nations Unies, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer a élaboré un tableau des "organisations internationales compétentes ou concernées" au regard de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Ce tableau, qui a été publié dans le Bulletin du droit de la mer No 31, dresse une liste des questions et des articles, suivant leur ordre d'apparition dans la Convention, et nomme les organisations compétentes correspondantes.

L'article premier de la Convention portant création de l'OMI définit la portée générale des activités de l'OMI en matière de sécurité et de lutte contre la pollution. Il cite également ses autres missions qui sont : encourager l'efficacité de la navigation et mettre à disposition des services maritimes sur la base de la liberté des navires de tous pavillons de participer au commerce mondial sans discrimination. À l'article 59, l'OMI est qualifiée d'institution spécialisée du système des Nations Unies dans le domaine de la navigation maritime et de ses effets sur le milieu marin. Les articles 60 à 62 portent sur la coopération entre l'OMI et d'autres institutions spécialisées ainsi que des organisations gouvernementales et non gouvernementales dans des domaines d'intérêt commun.

Les faits suivants montrent que le mandat universel de l'OMI est largement accepté et sa légitimité incontestée, conformément au droit international :

- 170 États représentant toutes les régions du monde sont actuellement Parties à la Convention portant création de l'OMI et partant, Membres de l'OMI;
- tous les Membres peuvent participer aux réunions des organes de l'OMI responsables de l'élaboration et de l'adoption de recommandations contenant des règles et des normes relatives à la sécurité et à la lutte contre la pollution. Ces règles et ces normes sont normalement adoptées par consensus;
- tous les États, qu'ils soient ou non Membres de l'OMI ou de l'Organisation des Nations Unies, sont invités à participer aux conférences de l'OMI chargées d'adopter les conventions de l'OMI. Tous les instruments conventionnels de l'OMI ont jusqu'ici été adoptés par consensus.

### **Relation entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI**

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est considérée comme étant une convention-cadre. Nombre de ses dispositions, qui sont de portée générale ne peuvent s'appliquer que par le biais de règles spécifiques à caractère exécutoire, énoncées dans d'autres accords internationaux.

Cela ressort de plusieurs dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, aux termes desquelles les États doivent "tenir compte" des règles et des normes internationales pertinentes élaborées par "l'organisation internationale compétente" (c'est-à-dire l'OMI), s'y "conformer", leur "donner effet", ou les "mettre en œuvre". Ces règles et normes sont désignées par diverses expressions : "règles et normes internationales applicables", "règles et normes, ainsi que pratiques et procédures recommandées, internationalement acceptées", "règles et normes internationales généralement acceptées", "réglementation internationale généralement acceptée", "instruments internationaux applicables" ou "règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés".



---

Il convient, à ce sujet, d'attirer l'attention sur les articles et dispositions ci-après de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer :

- l'article 21, paragraphe 2, renvoie aux "règles ou normes internationales généralement acceptées" qui s'appliquent "à la conception, à la construction ou à l'armement" des navires, dans le contexte des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans la mer territoriale; l'article 211, paragraphe 6 c), fait référence aux "règles et [...] normes internationales généralement acceptées" ayant trait à la pollution par les navires; l'article 217, paragraphes 1 et 2, mentionne les "règles et normes internationales applicables" s'agissant des pouvoirs de l'État du pavillon; et, en vertu des paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 94, les États sont tenus de se conformer aux "règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées" qui régissent, notamment, 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";
- l'article 21, paragraphe 4, l'article 39, paragraphe 2, et, par renvoi, l'article 54, font référence aux "règlements internationaux généralement acceptés" relatifs à la prévention des abordages en mer;
- l'article 22, paragraphe 3 a), renvoie aux "recommandations de l'organisation internationale compétente" (l'OMI) lorsqu'il s'agit de désigner des voies de circulation et de prescrire des dispositifs de séparation du trafic (DST), et leur remplacement. Dans le même contexte, l'article 41, paragraphe 4, et l'article 53, paragraphe 9, prévoient que les États soumettent leurs propositions, pour adoption, à l'organisation internationale compétente (l'OMI);
- l'article 23 fait référence aux prescriptions relatives aux documents et aux mesures spéciales de précaution prévus par des accords internationaux pour les navires étrangers à propulsion nucléaire et pour les navires transportant des substances radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives;
- les articles 60 et 80 font référence aux "normes internationales généralement acceptées établies [...] par l'organisation internationale compétente" (l'OMI) à propos de l'enlèvement des installations ou ouvrages abandonnés ou désaffectés afin d'assurer la sécurité de la navigation (paragraphe 3 de l'article 60); aux "normes internationales applicables" s'agissant de fixer la largeur des zones de sécurité; aux "normes internationales généralement acceptées ou recommandées par l'organisation internationale compétente" (l'OMI) lorsque cette largeur s'étend sur une distance de plus de 500 mètres (paragraphe 5); et aux "normes internationales généralement acceptées" concernant la navigation dans les parages des îles artificielles, installations, ouvrages et zones de sécurité (paragraphe 6);
- les paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 94, qui régit les obligations de l'État du pavillon, et l'article 39, paragraphe 2, qui porte sur les obligations des navires pendant le passage en transit, renvoient aux "règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées" visant à garantir la sécurité en mer et à prévenir, à réduire et à maîtriser la pollution par les navires;

- aux paragraphes 4 et 6 de l'article 210, il est indiqué qu'il est possible d'adopter "au plan mondial [...] des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées" pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution par immersion; et l'article 216, premier paragraphe, évoque la mise en application de telles "règles et normes applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique";
- l'article 211 mentionne les "règles et normes internationales" adoptées par les "États, agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente" (premier paragraphe) ainsi que les "règles et normes internationales généralement acceptées, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente" (paragraphes 2 et 5) pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires. Les paragraphes 1 et 2 de l'article 217, les paragraphes 1 et 3 de l'article 218 et les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 220, qui portent sur la mise en application des règles relatives à la lutte contre la pollution, renvoient aux "règles et normes internationales applicables". Les articles 217, paragraphe 3, et 226, premier paragraphe, font état des certificats (registres et autres documents) requis en vertu des règles et normes internationales dans le contexte de la lutte contre la pollution;
- l'article 211, paragraphe 6 a), consacré à la pollution par les navires, mentionne les "règles et normes ou pratiques de navigation internationales" que l'organisation internationale compétente (l'OMI) "a rendues applicables aux zones spéciales";
- l'article 211, paragraphe 7, énonce que les "règles et normes internationales" visées devraient prévoir, entre autres, l'obligation de notifier sans délai aux États côtiers dont le littoral ou les intérêts connexes risquent d'être affectés les accidents de mer, notamment ceux qui entraînent ou risquent d'entraîner des rejets;
- les articles 219 et 226, paragraphe 1 c), mentionnent les "règles et normes internationales applicables" concernant la navigabilité des navires, et le paragraphe 5 de l'article 94 fait référence aux "règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées" régissant la navigabilité des navires.

Il ressort clairement de ces dispositions que les Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ont l'obligation d'appliquer les règles et les normes de l'OMI. Dans la pratique, cela dépend dans une large mesure de leur interprétation des expressions "tenir compte", "se conformer à", "donner effet à" ou "mettre en œuvre" lorsqu'elles s'appliquent aux dispositions de l'OMI. Il convient par ailleurs de préciser que ces dispositions apparaissent dans deux types d'instruments : d'une part, les recommandations adoptées par l'Assemblée, le Comité de la sécurité maritime (MSC) et le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI et, d'autre part, les règles et normes figurant dans les instruments conventionnels de l'OMI.

---

## Résolutions de l'OMI

Tous les États Membres de l'OMI sont en droit de participer à l'adoption de résolutions de l'Assemblée, du MSC et du MEPC contenant des recommandations sur l'application des règles et normes techniques qui ne figurent pas dans les instruments conventionnels de l'OMI. Normalement adoptées par consensus, ces résolutions sont l'expression d'un accord général entre tous les Membres de l'OMI. Les Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer doivent s'y conformer sans perdre de vue la nécessité de les adapter en fonction du contexte. En outre, la législation nationale mettant en œuvre les recommandations de l'OMI peut revêtir un caractère contraignant pour les navires étrangers.

Les directives, recueils ou codes techniques figurant dans les résolutions deviennent souvent obligatoires une fois qu'ils sont incorporés dans la législation nationale. C'est le cas, par exemple, du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), dont l'application est obligatoire depuis le 1er janvier 2004 du fait de l'entrée en vigueur des amendements au chapitre VII de la Convention SOLAS.

Il arrive que des recueils, codes et directives qui figuraient initialement dans une résolution de l'OMI à caractère non obligatoire soient plus tard incorporés dans des conventions de l'OMI, comme dans le cas du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC), qui a été incorporé à la fois dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS) et dans la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL).

## Instruments conventionnels de l'OMI

Les obligations générales qui découlent de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer concernant le respect des règles et des normes de l'OMI devraient, dans le cas des conventions et des protocoles de l'OMI, être évaluées en fonction des caractéristiques d'exécution particulières de chaque instrument conventionnel. Ces caractéristiques concernent non seulement la manière dont les règles et normes régissent des questions importantes telles que la construction, l'équipement ou les effectifs des navires, mais également les règles de procédure régissant l'interaction entre la compétence de l'État du pavillon, celle de l'État du port et celle de l'État côtier pour ce qui concerne des questions telles que la reconnaissance des certificats et l'imposition de sanctions à la suite de la violation des obligations prévues par les instruments conventionnels.

L'application des instruments conventionnels de l'OMI devrait également être guidée par les dispositions qui figurent dans les articles 311 et 237 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. L'article 311 porte sur la relation entre la Convention et d'autres traités et accords internationaux. L'article 237 contient des dispositions traitant spécifiquement de la relation entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'autres conventions relatives à la protection et à la préservation du milieu marin.

L'article 311, paragraphe 2, dispose que la Convention ne modifie en rien les droits et obligations des États Parties qui découlent d'autres traités, à condition qu'ils soient compatibles avec la Convention et qu'ils ne portent pas atteinte à l'application de ses principes de base. Les accords internationaux expressément autorisés ou maintenus par d'autres articles de la Convention ne doivent pas être affectés (article 311, paragraphe 5).

L'article 237, paragraphe 1, établit que les dispositions de la partie XII de la Convention n'affectent pas les obligations particulières qui incombent aux États en vertu de conventions et d'accords spécifiques conclus antérieurement en matière de protection et de préservation du milieu marin, ni les accords qui peuvent être conclus en application des principes généraux énoncés par la Convention. Le paragraphe 2 dispose que les États s'acquittent des obligations particulières qui leur incombent en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin en vertu de conventions spéciales d'une manière compatible avec les principes et objectifs généraux de la Convention.

Compte tenu de ce qui précède, la compatibilité entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments conventionnels de l'OMI peut être établie sur la base suivante :

- plusieurs dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer reflètent des principes compatibles avec ceux qui étaient déjà inclus dans des instruments conventionnels et des recommandations de l'OMI adoptés avant la Convention. À cet égard, il convient de mentionner les dispositions concernant les abordages en mer, la recherche et le sauvetage des personnes en détresse en mer, les dispositifs de séparation du trafic, l'exercice de la compétence de l'État du port en matière de protection et de préservation du milieu marin, la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les mesures visant à éviter la pollution résultant d'accidents de mer.
- la participation active du Secrétariat de l'OMI à la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer a permis de veiller à ce qu'il n'existe pas de double emploi, contradiction ou incompatibilité entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments conventionnels de l'OMI adoptés entre 1973 et 1982. Dans certains cas, cette compatibilité a été encore garantie par l'insertion, dans les instruments conventionnels de l'OMI, de clauses spécifiques indiquant que ces instruments ne devraient pas être interprétés comme préjugant la codification et l'élaboration du droit de la mer par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (voir l'article 9, paragraphe 2, de MARPOL 73/78, l'article V de la Convention STCW de 1978 et l'article II de la Convention sur la recherche et le sauvetage maritimes). Une disposition analogue a été insérée dans la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (la "Convention de Londres"), pour laquelle l'OMI assure des fonctions de Secrétariat. Ces clauses stipulent également qu'aucune disposition de ces instruments ne préjuge les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout État touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'État côtier et de l'État du pavillon. Il est ainsi certain, au plan juridique, qu'un chevauchement sera évité entre les activités générales de l'OMI liées à l'élaboration de règles et les activités présentes ou futures en matière de codification du droit de la mer.

### **Statut juridique des instruments conventionnels de l'OMI conformément au droit international et au droit de la mer**

Le degré d'acceptation et d'application mondiale des règles et normes définies dans les instruments conventionnels de l'OMI est un facteur essentiel pour définir dans quelle mesure les Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer devraient appliquer ces règles et normes, conformément aux obligations expressément énoncées dans la

Convention. À cet égard, il conviendrait de noter que la référence à l'obligation qu'ont les États Parties à la Convention de "tenir compte" des règles et normes de l'OMI, de s'y "conformer", d'y "donner effet" ou de les "mettre en œuvre" est liée à la prescription selon laquelle ces normes sont "applicables" ou "généralement acceptées". Cela veut dire que le degré de l'acceptation internationale de ces normes est décisif pour établir la mesure dans laquelle les Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont dans l'obligation de les appliquer. Ce facteur sera également important pour déterminer la mesure dans laquelle toute obligation imposée par la Convention de satisfaire aux normes généralement acceptées de sécurité et de lutte contre la pollution dans le domaine des transports maritimes peut lier les Parties à la Convention, même si elles ne sont pas Parties aux instruments de l'OMI contenant ces règles et normes.

Depuis 1982, l'acceptation officielle des principaux instruments conventionnels de l'OMI s'est accrue de manière considérable. En décembre 2013, les Conventions SOLAS, MARPOL et STCW, qui énoncent les règles et les normes les plus complètes qui soient en matière de sécurité, de prévention de la pollution et de formation des gens de mer et de délivrance des brevets, avaient été ratifiées par 162, 152 et 157 États, respectivement (représentant environ 99 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce). L'acceptation généralisée de ces conventions relatives aux transports maritimes découle principalement de leur application par les États du pavillon, qui est renforcée par le fait que, conformément au principe visant à "ne pas faire bénéficier certains navires de conditions plus favorables", les États du port qui sont Parties à ces conventions sont tenus d'appliquer ces règles et normes aux navires battant le pavillon d'États non Parties.

Il convient de noter que les règles et normes techniques figurant dans les instruments conventionnels de l'OMI peuvent être mises à jour suivant une procédure d'amendement fondée sur l'approbation tacite. Autrement dit, les amendements entrent en vigueur à la date fixée par la Conférence ou la réunion au cours de laquelle ils ont été adoptés, à moins que dans un certain délai après leur adoption, un nombre spécifié de Parties contractantes représentant un certain pourcentage du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce ne les rejettent expressément. Les instruments conventionnels de l'OMI et leurs amendements sont normalement adoptés par consensus.

Le degré d'application des règles de l'OMI a tendance à varier en fonction de la manière dont les Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer interprètent les expressions utilisées dans celle-ci, comme "donner effet", "mettre en œuvre", "se conformer" ou "tenir compte", dans le cas des règles et normes de l'OMI. Les Parties devraient, dans chaque cas, analyser le contexte des dispositions de la Convention qui imposent des obligations à cet égard et rattacher ce contexte aux instruments conventionnels de l'OMI et aux règles et normes correspondantes auxquelles la Convention fait référence.

À cet égard, les États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer devraient s'assurer que les navires battant leur pavillon ou les navires étrangers relevant de leur juridiction appliquent les dispositions de l'OMI généralement acceptées en ce qui concerne la sécurité, ainsi que la prévention et la maîtrise de la pollution. Les navires qui ne les respecteraient pas seraient inférieurs aux normes, ce qui contreviendrait aux obligations fondamentales de la Convention relatives à la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution par les navires.

L'application des règles et normes de l'OMI par les États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer devrait en outre les inciter à adhérer aux instruments conventionnels de l'OMI contenant ces règles et normes. En tant que Parties à ces instruments, elles bénéficieraient de droits particuliers conformément aux dispositions juridiques spécifiques dans chaque cas, la plus importante étant la valeur accordée par les

instruments conventionnels de l'OMI aux certificats délivrés par les Parties. Autre aspect important, elles auraient le droit de participer aux initiatives prises en vue de modifier un instrument conventionnel.

### **Exercice de la juridiction de l'État conformément aux instruments de l'OMI**

Si la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit la juridiction de l'État du pavillon, de l'État du port et de l'État côtier, les instruments de l'OMI spécifient la manière dont l'État devrait exercer sa juridiction de façon à assurer le respect de la réglementation en matière de sécurité et de lutte contre la pollution dans le domaine des transports maritimes. La responsabilité de l'application de cette réglementation revient avant tout à l'État du pavillon. Néanmoins, un des éléments les plus importants qui reflète l'évolution des travaux de l'OMI au cours des trente dernières années est le renforcement progressif de la juridiction de l'État du port en vue de rectifier le non-respect des règles et des normes de l'OMI par les navires étrangers se trouvant volontairement dans un port. L'accès volontaire au port implique l'acceptation par le navire étranger de l'autorité de l'État du port, qui exerce sa juridiction afin d'assurer le respect de la réglementation établie par l'OMI. L'interaction entre la juridiction de l'État du port et celle de l'État du pavillon sera analysée plus avant dans la partie II.

Une importante distinction à caractère général peut néanmoins être faite ici : l'exercice des compétences de l'État du port en vue de remédier aux insuffisances dans l'application des règles et normes énoncées dans les instruments de l'OMI devrait être différenciée de la prérogative de l'État du port d'imposer des sanctions. À cet égard, des sanctions peuvent être imposées dans certains cas pour des violations survenant en dehors de la juridiction de l'État du port et commises par un navire étranger si celui-ci se trouve volontairement dans un port. Cette distinction est particulièrement importante dans le cas des dommages par pollution. L'autorité conférée par la réglementation de l'OMI à l'État du port pour l'imposition de sanctions (notamment dans la Convention MARPOL) devrait être liée aux droits et aux obligations, comme il est prévu dans la partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Les instruments conventionnels de l'OMI ne définissent pas la nature et la portée de la compétence de l'État côtier. À cet égard, la mesure dans laquelle les États côtiers peuvent appliquer la réglementation de l'OMI aux navires étrangers qui effectuent un passage inoffensif dans leurs eaux territoriales, ou naviguent dans la zone économique exclusive (ZEE), est déterminée en fonction des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Le même principe s'applique au passage en transit dans les détroits utilisés pour la navigation internationale ou aux voies de circulation archipélagique dans les eaux archipélagiques (il conviendrait de noter que MARPOL inclut des dispositions pour la surveillance des déversements illégaux de substances nuisibles dans le milieu marin et la conduite d'enquêtes en cas de tels déversements). L'application de mesures relatives à l'organisation du trafic adoptées par l'OMI dépend également avant tout de l'exercice de la compétence de l'État côtier.

Avant l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la juridiction de l'État côtier s'agissant de la navigation était réglementée seulement par deux instruments spécifiques de l'OMI : la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et le Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures. Ces instruments régissent spécifiquement le droit de l'État côtier d'intervenir en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution. Les principes fondamentaux énoncés dans ces instruments sont désormais codifiés dans l'article 221, paragraphe 1, de la Convention des Nations Unies sur

le droit de la mer. Par ailleurs, la juridiction de l'État côtier concernant les épaves (un terme qui comprend les navires susceptibles de couler ou de s'échouer si aucune assistance n'est fournie) est régie par la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007, qui a été adoptée à une conférence de l'OMI tenue dans les locaux de l'Office des Nations Unies à Nairobi (UNON).

### **Zones maritimes et application de la réglementation de l'OMI**

En application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États Parties aux instruments conventionnels de l'OMI ont l'obligation d'exercer leur compétence en ce qui concerne les navires battant leur pavillon, quelle que soit la zone maritime où se trouvent les navires. Les différences en matière de droits et d'obligations applicables aux États dans les diverses zones maritimes ne modifient en rien les obligations qui incombent aux États du pavillon pour ce qui est d'appliquer à bord de leurs navires des mesures de sécurité et des mesures visant à prévenir, réduire et contrôler la pollution.

Cependant, l'existence de zones maritimes est importante lorsqu'il s'agit de déterminer la compétence de l'État côtier en ce qui concerne les navires étrangers. À cet égard, les dispositions générales de l'OMI sur l'organisation du trafic maritime devraient être interprétées au regard des dispositions correspondantes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Le statut juridique des différentes zones maritimes a également été pris en compte dans les conventions de l'OMI qui établissent un régime de responsabilité civile et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution (la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Protocole de 2003 à la Convention portant création du Fonds, la Convention SNPD de 1996 et le Protocole SNPD de 2010, la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute et la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007). Dans ces textes, le droit des États Parties de déposer une demande d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution dépend du lieu où s'est produit le dommage, à savoir à l'intérieur de leur territoire, dans la mer territoriale ou dans la ZEE.

## **PARTIE II**

### **RELATION ENTRE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER ET LES INSTRUMENTS DE L'OMI**

La présente partie comprend quatre chapitres qui portent respectivement sur les questions suivantes :

- Sécurité de la navigation
- Prévention et maîtrise de la pollution des mers
- Responsabilité et indemnisation
- Coopération technique et assistance aux pays en développement.



---

## CHAPITRE I – SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

### 1 GÉNÉRALITÉS

Plusieurs dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer établissent le cadre juridictionnel nécessaire à l'adoption et à l'application de règles et normes relatives à la sécurité de la navigation. Comme indiqué dans l'introduction, il est reconnu que c'est à l'OMI qu'il incombe au plan mondial d'adopter des réglementations internationales dans ce domaine chaque fois qu'il est fait référence à l'organisation compétente par l'intermédiaire de laquelle ces réglementations sont adoptées.

L'application des réglementations de l'OMI relatives à la construction, à l'équipement, à la navigabilité et aux effectifs des navires repose principalement sur l'exercice de la juridiction de l'État du pavillon. D'autres règles, par exemple celles qui portent sur les signaux, les communications, la prévention des abordages, l'organisation du trafic maritime et les comptes rendus de navires, impliquent l'exercice effectif de la juridiction à la fois de l'État du pavillon et de l'État côtier. En outre, plusieurs instruments de l'OMI fixent la mesure dans laquelle les États peuvent assurer l'application des mesures correctives visant à garantir que les navires étrangers qui se trouvent volontairement au port respectent les réglementations internationales en matière de sécurité. Toutefois, ces mesures doivent être prises conformément aux conditions énoncées dans les principales conventions de l'OMI relatives à la sécurité.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit les éléments fondamentaux de l'exercice de la juridiction de l'État du pavillon visant à assurer l'application des réglementations relatives à la sécurité. Elle établit également la mesure dans laquelle les États côtiers peuvent légitimement intervenir dans l'exploitation des navires étrangers dans différentes zones maritimes en vue de garantir que les réglementations relatives à la sécurité sont convenablement observées.

#### **Juridiction de l'État du pavillon**

Les obligations fondamentales imposées à l'État du pavillon sont énoncées à l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, aux termes duquel les États du pavillon sont tenus de prendre des mesures visant à assurer la sécurité en mer qui soient conformes aux "règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées" (paragraphe 3, 4 et 5). Du fait qu'elles sont acceptées à l'échelon mondial, les conventions de l'OMI ci-après peuvent être considérées comme remplissant cette condition et comme étant généralement acceptées :

- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974);
- Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Protocole SOLAS de 1988);
- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (Convention LL de 1966);
- Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (Protocole LL de 1988);

- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Convention de 1969 sur le jaugeage);
- Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Convention COLREG de 1972); et
- Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW de 1978); et
- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR de 1979).

La résolution A.912(22) de l'OMI, qui remplace et annule la résolution A.881(21), contient un guide destiné à aider les États du pavillon dans l'auto-évaluation de leur performance, tandis que la résolution A.914(22) de l'Assemblée donne des indications sur les mesures visant à renforcer plus encore l'application des instruments par l'État du pavillon. La mise en application des dispositions de l'OMI en matière de sécurité et de lutte contre la pollution a été renforcée par l'incorporation dans la Convention SOLAS du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) en vertu duquel les compagnies chargées de l'exploitation des navires sont assujetties à un système de gestion de la sécurité contrôlé par l'Administration de l'État du pavillon.

Les obligations fondamentales de l'État du pavillon en matière de sécurité de la navigation sont énoncées dans la partie VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer concernant la haute mer. Dans cette partie, l'application des réglementations internationales relatives à la sécurité repose principalement sur l'exercice de la juridiction de l'État du pavillon, indépendamment de l'endroit où le navire est exploité.

Le Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon (Sous-comité FSI) de l'OMI a été constitué en 1992, après que le MSC a reconnu qu'il était nécessaire d'améliorer de toute urgence la sécurité maritime en favorisant une application plus rigoureuse et uniforme des règlements existants à la suite d'accidents comme ceux qui ont touché le **Herald of Free Enterprise**, le **Scandinavian Star**, le **Doña Paz** et l'**Exxon Valdez**. D'autres événements, comme ceux qui ont mis en cause l'**Erika** et le **Prestige**, ont renforcé l'importance des activités du Sous-comité. Celui-ci a pour objectif essentiel d'identifier les mesures nécessaires pour garantir l'efficacité et l'uniformisation des instruments adoptés au plan mondial, et notamment de tenir compte des difficultés particulières auxquelles les pays en développement doivent faire face. Les membres du Sous-comité s'accordent à penser que l'efficacité des instruments de l'OMI en matière de sécurité et de prévention de la pollution dépend essentiellement de l'application et du respect des prescriptions qu'ils énoncent par les États Parties à ces instruments; pour bon nombre de ces États, il a été difficile de satisfaire pleinement à ces dispositions. Pour répondre à cet objectif principal, le Sous-comité s'est vu confier l'identification des obligations incombant aux États du pavillon en vertu des instruments conventionnels de l'OMI, ainsi que des domaines dans lesquels les États du pavillon ont eu du mal à appliquer pleinement les instruments de l'OMI. Le Sous-comité a également été invité à évaluer les problèmes découlant de mesures prises par des États Parties aux instruments de l'OMI en leur qualité d'États du port, d'États côtiers et de pays dans le cadre de la formation et de la délivrance de brevets aux officiers et membres des équipages.

Depuis sa création, le Sous-comité FSI a élaboré des directives et recommandations importantes. Certaines ont été adoptées sous forme de résolutions par l'Assemblée de l'OMI, le MSC et le MEPC, tandis que d'autres ont été diffusées sous forme de circulaires de l'OMI.

## Programme d'audit des États Membres de l'OMI

À sa vingt-troisième session, tenue en novembre 2003, l'Assemblée de l'OMI a adopté, par la résolution A.946(23), le Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI. À sa vingt-quatrième session, tenue en novembre-décembre 2005, elle a adopté la résolution A.974(24), intitulée "Document-cadre et procédures pour le Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI". Outre le document-cadre et les procédures pour le programme d'audit, l'Assemblée, à sa vingt-septième session, tenue en novembre 2011, a adopté par la résolution A.1054(27), qui a remplacé la résolution A.973(24), un Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, qui fournit les normes applicables en matière d'audit et donne aux États du pavillon des lignes directrices destinées à garantir la mise en œuvre et le respect des instruments de l'OMI suivants, en dressant notamment la liste des dispositions à vérifier dans le cadre d'audits : Convention SOLAS, MARPOL, Convention LL, Convention sur le jaugeage, Règlement COLREG et Convention STCW.

Ce programme a pour objectif de renforcer la performance des États Membres dans l'exécution des conventions de l'OMI ayant trait à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution marine. En particulier, il porte sur des questions telles que le respect du Code pour l'application des instruments obligatoires de l'OMI; la promulgation, l'administration et la mise en application de lois et réglementations; la délégation de pouvoirs; le contrôle et la surveillance continue de l'exécution des responsabilités statutaires; l'exécution, par un État Membre, de ses autres obligations et responsabilités; le renforcement des capacités et l'assistance technique; et la fourniture d'une information en retour appropriée à l'État Membre audité et à l'ensemble des membres de l'Organisation, de même que sur les travaux de l'Organisation.

Dans une autre résolution, intitulée "Développement futur du Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI", l'Assemblée prie le MSC et le MEPC d'examiner la possibilité d'inclure à l'avenir, dans la portée du Programme d'audit, les fonctions liées à la sûreté, ainsi que d'autres fonctions qu'il ne vise pas actuellement, et d'identifier toutes les implications qu'aurait un tel élargissement de la portée du Programme d'audit.

En réponse aux invitations faites dans les résolutions 58/240 et 58/14 de l'Assemblée générale des Nations Unies à l'OMI et aux autres organisations internationales compétentes, un rapport interorganisations a été élaboré par des représentants d'organisations internationales, convoqués par l'OMI, sur le rôle du "lien véritable" et les conséquences éventuelles en cas de non-respect des devoirs et obligations qui incombent aux États du pavillon, prévus par les instruments internationaux pertinents. Ce rapport a été présenté à l'Assemblée générale à sa soixante et unième session. Dans sa résolution 61/222 (paragraphe 73 du dispositif), l'Assemblée générale a pris note de ce rapport.

Dans sa résolution 65/37 du 7 décembre 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a reconnu que les règles et normes du transport maritime international adoptées par l'OMI en matière de sécurité maritime, d'efficacité de la navigation et de prévention et de maîtrise de la pollution marine, conjuguées aux techniques optimales par les transporteurs maritimes, avaient eu pour effet de réduire sensiblement le nombre de fortunes de mer et d'incidents de pollution. Elle a donc encouragé tous les États à participer au Programme facultatif d'audit à l'intention des États Membres de l'OMI (paragraphe 124).

À sa vingt-cinquième session, tenue en novembre 2007, l'Assemblée de l'OMI a invité les États Membres à désigner des auditeurs qualifiés et, s'ils ne s'étaient pas encore portés volontaires pour un audit, à le faire le plus tôt possible dès qu'ils y seraient prêts. S'agissant de l'évolution du Programme d'audit de l'Organisation, l'Assemblée de l'OMI a entériné à sa vingt-sixième session, en 2009, la décision du Conseil de l'OMI d'introduire progressivement

le Programme d'audit en tant que processus institutionnalisé en incluant des prescriptions appropriées dans les instruments de l'OMI a prié les Comités de prendre, selon que de besoin et sous l'égide du Conseil, les mesures nécessaires pour élaborer et mettre en place le Programme d'audit sous sa forme institutionnalisée selon le calendrier établi et a prié le Conseil de lui rendre compte des faits nouveaux pertinents à sa vingt-septième session ordinaire. Dans le cadre de ce processus, le MSC a accepté, sous réserve de la décision concordante du MEPC, que le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III) devienne un instrument obligatoire, ainsi que la norme à respecter en matière d'audit, après son adoption par l'Assemblée et l'entrée en vigueur des amendements aux instruments de l'OMI pertinents.

À sa vingt-septième session, tenue en novembre 2011, l'Assemblée a adopté la résolution A.1054(27) sur le Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI. Le Sous-comité FSI a ensuite mis au point ce Code III, qui a été adopté par l'Assemblée à sa vingt-huitième session en décembre 2013 (résolution A.1070). Des amendements sont en cours d'élaboration aux fins d'adoption, afin de rendre obligatoires l'utilisation du Code III et la conduite d'audits, avec un délai de mise en application provisoirement fixé en janvier 2016. Dans ce contexte, l'Assemblée a adopté à sa vingt-huitième session, tenue en décembre 2013, des résolutions sur le Document-cadre et Procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI (A.1067), sur le Passage du Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI au Programme d'audit des États Membres de l'OMI (A.1068), sur la Liste non exhaustive de 2013 des obligations découlant des instruments mentionnés dans le code d'application des instruments de l'OMI (A.1077) et sur des amendements à la Convention sur les lignes de charge (A.1083), à la Convention sur le jaugeage des navires (A.1084) et au Règlement COLREG (A.1077).

### **Juridiction de l'État côtier**

Les instruments conventionnels de l'OMI ne visent pas à régler le pouvoir juridictionnel de l'État côtier, qui est une question qui relève exclusivement de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Cette convention établit le cadre nécessaire à l'application des instruments de l'OMI en fixant la mesure dans laquelle les États côtiers peuvent légitimement intervenir dans l'exploitation des navires étrangers afin de garantir le respect des règles et normes de l'OMI.

Vu ce qui précède, les dispositions ci-après de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont pertinentes en ce qui concerne l'application des normes de l'OMI par les États côtiers :

- L'État côtier peut adopter des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale (article 21, paragraphe 1), portant notamment sur la sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime (article 21, paragraphe 1 a)). Ces lois et règlements doivent être conformes aux dispositions de la Convention et à "d'autres règles du droit international". En outre, ils ne doivent pas s'appliquer à la conception, à la construction ou à l'armement des navires étrangers, à moins qu'ils ne donnent effet à des règles ou des normes internationales généralement acceptées. L'adoption des conventions de l'OMI susmentionnées et leur incorporation ultérieure dans la législation nationale donnent aux États côtiers le droit de demander que, pendant le passage inoffensif dans la mer territoriale, les navires étrangers se conforment aux règles qui figurent dans ces conventions, même si l'État du pavillon n'est pas Partie à l'instrument pertinent.

- 
- Conformément au paragraphe 3 de l'article 41, les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic que les États riverains de détroits peuvent désigner ou prescrire doivent être conformes à la "réglementation internationale généralement acceptée". Du fait qu'elles sont largement acceptées, la Convention SOLAS, les dispositions générales sur l'organisation du trafic maritime et la Convention COLREG devraient être considérées comme représentant cette "réglementation internationale généralement acceptée". De même que, dans le cas de la mer territoriale, les navires étrangers exerçant le droit de passage en transit doivent se conformer aux lois et règlements que peuvent adopter les États riverains de détroits, y compris en matière de sécurité de la navigation, de régulation du trafic maritime et de prévention, réduction et maîtrise de la pollution (article 42), même si leurs États du pavillon ne sont pas Parties aux instruments dans lesquels figurent ces lois et règlements. En outre, afin de protéger les intérêts des États riverains, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer impose aux navires étrangers exerçant le droit de passage en transit l'obligation de se conformer 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" (article 39, paragraphe 2 a)). Cette expression semble avoir une connotation plus large dans la mesure où elle peut s'appliquer également aux instruments non contraignants. (Il faudrait noter également que les dispositions de l'article 39 contiennent des éléments relatifs à la recherche et au sauvetage).
  - Conformément à l'article 35 c) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les dispositions de cette dernière, relatives aux détroits servant à la navigation internationale (Partie III), n'affectent pas le régime juridique des détroits où le passage est réglementé par des conventions internationales existant de longue date et toujours en vigueur et qui visent spécifiquement ces détroits. Il conviendrait toutefois d'appliquer ces conventions relativement aux critères de compatibilité prévus à l'article 311 de la Convention et mentionnés dans l'introduction du présent document.
  - En vertu de l'article 54 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les dispositions des articles 39, 40, 42 et 44 relatives au passage en transit s'appliquent également au passage archipélagique.
  - Conformément à l'article 58, paragraphe 2, les dispositions relatives au régime de la haute mer s'appliquent en principe à la ZEE. Ainsi qu'il est expliqué ci-dessous, les États côtiers peuvent adopter des mesures juridictionnelles portant sur la mise en œuvre des mesures d'organisation du trafic maritime.

(On trouvera ci-après d'autres considérations pertinentes à la section 5, "Organisation du trafic maritime" et à la section 6, "Comptes rendus de navires.")

## **Juridiction de l'État du port**

Contrairement au cas de la juridiction de l'État côtier, les conventions de l'OMI les plus importantes renferment des dispositions qui réglementent la juridiction de l'État du port et la mesure dans laquelle cette juridiction devrait être exercée. Il conviendrait de noter que la juridiction de l'État du port est une notion de caractère essentiellement correctif dans le contexte de l'application des instruments de l'OMI : son exercice vise à remédier au non-respect des réglementations de l'OMI par les navires étrangers volontairement au port ou à une mise en application inefficace de ces réglementations par l'État du pavillon et à encourager le respect des instruments par l'État du pavillon.

L'exercice de la juridiction de l'État du port ayant pour objet de remédier aux lacunes que comporte l'application des règles en matière de sécurité de la navigation est défini dans les principales conventions de l'OMI relatives à la sécurité, à savoir la Convention LL de 1966, le Protocole de 1988, la Convention de 1969 sur le jaugeage, la Convention SOLAS de 1974, le Protocole SOLAS de 1988 et la Convention STCW de 1978. Ces traités régissent le droit de l'État du port de vérifier le contenu des certificats délivrés par l'État du pavillon pour attester le respect des dispositions relatives à la sécurité. Ils donnent également à l'État du port le droit d'inspecter le navire, si les certificats ne sont pas en bonne et due forme ou s'il y a de bonnes raisons de penser soit que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications des certificats, soit que l'armement n'est pas convenablement entretenu. En vertu de la Convention SOLAS, l'État du port peut vérifier les normes d'exploitation s'il a de bonnes raisons de penser que le capitaine ou l'équipage n'est pas au fait des procédures essentielles à bord du point de vue de la sécurité du navire ou des procédures prévues dans le cadre du système de gestion de la sécurité du navire.

La Convention STCW réglemente le contrôle des brevets par les autorités des États du port qui y sont Parties afin de garantir que les gens de mer servant à bord des navires possèdent la compétence requise. Des mesures similaires à celles prévues dans les Conventions LL et SOLAS peuvent être prises lorsqu'il y a de bonnes raisons de penser qu'un brevet a été obtenu de manière frauduleuse, que le détenteur du brevet n'a pas été formé conformément aux dispositions de la Convention ou que le navire est exploité de façon telle que cela constitue un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

La résolution A.1052(27), intitulée "Procédures de contrôle des navires par l'État du port", qui annule les résolutions A.787(19) et A.882(21), énonce une série détaillée de directives relatives aux inspections effectuées dans le cadre du contrôle des navires par l'État du port, à l'identification des infractions et à la retenue des navires. Les procédures s'appliquent aux navires visés par la Convention SOLAS, la Convention LL, la Convention STCW, la Convention sur le jaugeage, MARPOL et la Convention AFS.

## **2 CONSTRUCTION, ARMEMENT ET NAVIGABILITÉ DES NAVIRES**

### **Généralités**

L'article 94, paragraphe 3 a), de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer impose à l'État du pavillon l'obligation d'assurer la sécurité en haute mer en ce qui concerne la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité. Un autre élément de cette obligation est spécifié au paragraphe 4 a) du même article, conformément auquel les mesures prises par l'État du pavillon doivent comprendre celles qui sont nécessaires pour garantir que "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". Aux termes du paragraphe 5, lorsqu'il prend de

telles mesures, "chaque État 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". Cette obligation s'applique également à la ZEE (article 58, paragraphe 2). L'article 217, paragraphe 2, élargit le champ d'application de l'article 94, paragraphe 3, à la protection du milieu marin. Aux termes de cet article, l'État du pavillon est tenu de prendre les mesures appropriées pour interdire à ses navires d'appareiller tant que ceux-ci ne sont pas conformes aux règles et normes internationales concernant la conception, la construction et l'armement des navires.

Aux termes de l'article 21, paragraphe 2, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'État côtier ne doit pas exiger des navires étrangers exerçant le droit de passage inoffensif dans sa mer territoriale qu'ils se conforment aux lois et règlements en matière de conception, de construction et d'armement "à moins qu'ils ne donnent effet à des règles ou des normes internationales généralement acceptées". Cette disposition est d'une importance primordiale pour l'application des instruments conventionnels de l'OMI qui renferment de telles règles et normes, car elle fixe clairement la limite des pouvoirs juridictionnels de l'État côtier. Les réglementations imposant des prescriptions supplémentaires ou plus rigoureuses que celles figurant dans ces instruments, iraient à l'encontre des règles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives au passage inoffensif. Il est prévu à l'article 211, paragraphe 6 c), que les lois et règlements supplémentaires pouvant être adoptés par l'État côtier pour certaines zones situées dans la ZEE n'obligent pas les navires étrangers à respecter d'autres normes en matière de conception, de construction et d'armement que les règles et les normes internationales généralement acceptées.

Les règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées qui sont mentionnées à l'article 94, paragraphe 5, et les règles et/ou normes internationales généralement acceptées qui sont mentionnées à l'article 21, paragraphe 2, figurent dans les Conventions SOLAS et LL. Ces règles et normes, ainsi que celles portant sur la prévention de la pollution qui figurent dans MARPOL (voir le chapitre II ci-dessous), constituent également les règles et normes mentionnées dans l'article 211, paragraphe 6 c), l'article 217, paragraphe 2, et l'article 219.

La Convention SOLAS de 1974 et le Protocole SOLAS de 1988 qui établissent les normes minimales en matière de construction, d'armement et d'exploitation des navires portent sur des questions telles que le compartimentage et la stabilité, les machines et les installations électriques, la prévention, la détection et l'extinction de l'incendie, les engins et dispositifs de sauvetage et les radiocommunications. Ces réglementations régissent la visite de divers types de navires (pétroliers, transporteurs de gaz et chimiquiers, navires à passagers, transbordeurs rouliers, etc.) et la délivrance de documents attestant que les navires répondent aux conditions prescrites, et imposent aux navires l'obligation d'avoir à bord un matériel et des publications nautiques adéquats. Afin d'aider les États du pavillon à appliquer de façon uniforme et efficace les Conventions pertinentes de l'OMI, le Sous-comité FSI a élaboré des procédures et un mécanisme uniformes pour la délégation de pouvoirs aux Organismes reconnus agissant au nom de l'Administration, ainsi que des normes minimales en la matière, sous la forme d'un code régissant les organismes reconnus. Celui-ci a été adopté dans les résolutions MSC.349(92) et MPEC.237(65), en même temps que des amendements aux instruments de l'OMI, rendant obligatoire le Code des Organismes reconnus et annulant les résolutions A.739(18) et A.789(19).

La Convention LL de 1966 et le Protocole LL de 1988 établissent le franc-bord minimal auquel un navire peut être chargé, notamment le franc-bord des navires-citernes, compte tenu des risques auxquels ceux-ci pourraient être exposés en fonction de zones climatiques et de saisons différentes.

## **Sécurité des navires de pêche**

Les prescriptions en matière de construction et d'armement qui visent à assurer la sécurité des navires de pêche figurent dans la Convention de Torremolinos de 1977, telle que modifiée par le Protocole de Torremolinos de 1993. Ni la Convention ni le Protocole ne sont entrés en vigueur.

À sa vingt-cinquième session, tenue en novembre 2007, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.1003(25) sur l'entrée en vigueur et la mise en œuvre du Protocole de Torremolinos de 1993, dans laquelle elle a réaffirmé que les gouvernements devaient envisager de ratifier, d'accepter ou d'approuver le Protocole, ou encore d'y adhérer, dans les meilleurs délais, afin de permettre l'entrée en vigueur de la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche. Elle reste convaincue que l'entrée en vigueur du Protocole de Torremolinos contribuerait d'une manière importante à la sécurité maritime, en général, et à celle des navires de pêche, en particulier, et que le nombre toujours élevé et alarmant de pêcheurs et de navires de pêche dont la perte était signalée chaque année pourrait être considérablement réduit grâce à la mise en œuvre uniforme, effective et mondiale du Protocole.

À cette fin, le MSC a approuvé, à sa quatre-vingt-neuvième session un projet d'accord sur la mise en œuvre du Protocole de Torremolinos de 1993 auquel étaient annexés des amendements au Protocole destinés à en faciliter l'application et à sa cent sixième session, en juin 2011, le Conseil a décidé de convoquer, en juin 2012 en Afrique du Sud, une Conférence diplomatique chargée d'adopter le projet d'accord.

La Conférence, qui s'est tenue du 9 au 11 octobre 2012 au Cap (Afrique du Sud), a réuni 58 États qui ont examiné et adopté "l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977". L'Accord du Cap entrera en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins 22 États, dont le nombre total de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités en haute mer n'est pas inférieur à 3 600, auront exprimé leur consentement à être liés par cet instrument. L'Accord est ouvert à la signature au Siège de l'OMI du 11 février 2013 jusqu'au 10 février 2014 et restera ensuite ouvert à l'adhésion. La Norvège est devenue depuis le premier État signataire de l'accord, le 15 juillet 2013, suivant la procédure spéciale réservée aux États Contractants au Protocole de Torremolinos de 1993. À sa vingt-huitième session, en décembre 2013, l'Assemblée a adopté les résolutions intitulées "Entrée en vigueur et application de l'Accord du Cap de 2012" (A.1086) et "Système de numéros OMI d'identification des navires" (A.1078) qui s'appliquent aux navires de pêche.

## **Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs**

À sa vingt-troisième session, tenue en novembre 2003, l'Assemblée a décidé d'inscrire, dans le Plan stratégique de l'OMI, l'élaboration de normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs (GBS) afin de définir de nouvelles normes en matière de construction de coque applicables aux navires neufs, lesquelles, à l'heure actuelle, relèvent essentiellement des sociétés de classification. Ces normes visent à ce que les normes de coque élaborées par les sociétés de classification et autres organismes reconnus répondent aux objectifs de sécurité et aux prescriptions fonctionnelles de l'OMI.

À sa soixante-dix-huitième session, tenue en mai 2004, le MSC s'est attaqué à la partie technique des travaux, étant entendu que, dans un premier temps, il s'attacherait à élaborer des GBS destinées aux vraquiers et aux pétroliers. À sa quatre-vingt-septième session, tenue en mai 2010, il a adopté la résolution MSC.287(87), intitulée "Normes internationales



de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers", ainsi que les amendements connexes au chapitre II-1 de la Convention SOLAS, afin de rendre obligatoires les normes susmentionnées. Il a adopté également la résolution MSC.296(87), intitulée "Directives pour la vérification de la conformité avec les normes de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers", et a approuvé le calendrier et le programme d'activités pour l'exécution du programme de vérification de la conformité avec les GBS.

Après avoir adopté les instruments ayant trait aux GBS, le MSC est convenu que les travaux sur les GBS devraient se poursuivre, en particulier pour ce qui est de mettre au point le texte définitif du projet de directives générales pour l'élaboration de normes en fonction d'objectifs et de définir le degré de sécurité acceptable et le modèle à utiliser à cette fin. En 2011, il a approuvé les Directives générales pour l'élaboration de normes en fonction d'objectifs et est convenu qu'il faudrait élaborer plus avant l'approche relative au degré de sécurité en tant que question hautement prioritaire.

En ce qui concerne l'application des normes obligatoires de construction des navires en fonction d'objectifs aux vraquiers et aux pétroliers, après avoir noté que le nombre d'auditeurs pour la vérification de la conformité avec les GBS désignés par les Gouvernements Membres n'était pas suffisant pour permettre de sélectionner et de constituer correctement les équipes d'audits, le MSC a instamment prié les Gouvernements Membres et les organisations internationales de présenter au Secrétariat à titre prioritaire de nouvelles nominations d'auditeurs pour la vérification de la conformité avec les GBS.

Le Secrétariat de l'OMI prépare actuellement le lancement des audits pour la vérification de la conformité avec les normes en fonction d'objectifs (GBS), suivant le calendrier et le programme d'activités pour l'exécution du programme de vérification de la conformité avec les GBS, approuvés par le MSC à sa quatre-vingt-septième session, en mai 2010. Les premières demandes de vérification initiale ont été reçues de sociétés de classification et les audits correspondants devraient débuter au premier trimestre de 2014.

### **Autres instruments ayant trait à la sécurité**

Outre ces conventions, l'OMI a adopté un grand nombre de recommandations, directives, recueils de règles et codes concernant la construction et l'armement des navires et leur navigabilité. Comme indiqué ci-dessus, bien que n'étant pas légalement contraignantes, certaines de ces réglementations sont largement appliquées par les États Membres. Dans le contexte initial des activités de coopération technique, l'Organisation a élaboré un ensemble complet de règles de sécurité applicables aux navires non soumis aux conventions (Global Reg), qui sont actuellement examinées plus avant aux fins de leur mise à l'essai et du renforcement de leur application.

### **Prescriptions relatives à l'emport d'une "boîte noire"**

Tout comme les boîtes noires qui sont transportées à bord des aéronefs, les enregistreurs des données du voyage (VDR) installés à bord des navires permettent aux personnes chargées des enquêtes sur les accidents d'examiner les procédures suivies et les instructions données juste avant qu'un incident se produise et d'identifier plus facilement la cause d'un accident. Les règles relatives aux VDR figurent dans le chapitre V révisé de la Convention SOLAS (Sécurité de la navigation). Ces règles exigent que les navires à passagers et les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, construits le 1er juillet 2002 ou après cette date, soient équipés de VDR. Conformément aux amendements au chapitre V adoptés par le MSC à sa

soixante-dix-neuvième session en décembre 2004, les navires construits avant le 1er juillet 2002 doivent être munis d'un VDR simplifié (S-VDR).

À sa quatre-vingt-unième session, le MSC a adopté des amendements à la résolution A.861(20) sur les "Normes de fonctionnement des enregistreurs des données du voyage (VDR) de bord", et à la résolution MSC.163(78) sur les "Normes de fonctionnement des enregistreurs des données du voyage simplifiés (S-VDR) de bord".

### **Système d'identification automatique (AIS)**

Conformément au chapitre V révisé, il est également obligatoire pour certains navires d'avoir à bord un système d'identification automatique (AIS). La règle 19 du chapitre V de la Convention SOLAS, intitulée "Prescriptions relatives à l'emport des systèmes et du matériel de navigation de bord", définit le matériel de navigation qui doit se trouver à bord des navires en fonction des types de navires. Conformément à cette règle, l'AIS devrait être capable de fournir automatiquement des renseignements sur le navire aux autres navires et aux autorités côtières.

La même règle exige l'installation d'un AIS à bord de tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui effectuent des voyages internationaux, des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui n'effectuent pas de voyages internationaux et des navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, construits le 1er juillet 2002 ou après cette date. Elle s'applique également aux navires qui effectuent des voyages internationaux construits avant le 1er juillet 2002 conformément au calendrier suivant :

- dans le cas des navires à passagers, au plus tard le 1er juillet 2003;
- dans le cas des navires-citernes, au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité qui a lieu le 1er juillet 2003 ou après cette date;
- dans le cas des navires, autres que les navires à passagers et les navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000, au plus tard le 1er juillet 2004;
- dans le cas des navires, autres que les navires à passagers et les navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 mais inférieure à 50 000, au plus tard le 1er juillet 2005;
- dans le cas des navires, autres que les navires à passagers et les navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000, au plus tard le 1er juillet 2006; et
- dans le cas des navires autres que les navires à passagers et les navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 3 000, au plus tard le 1er juillet 2007.

Les navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux construits avant le 1er juillet 2002 devront être pourvus d'un AIS au plus tard le 1er juillet 2008. Un État du pavillon peut dispenser les navires de l'application des prescriptions relatives à l'emport d'un AIS lorsque ces navires sont définitivement mis hors service dans les deux ans qui suivent la date de mise en application spécifiée.

## Identification et suivi des navires à grande distance (LRIT)

La règle V/19-1 de la Convention SOLAS sur l'identification et le suivi des navires à grande distance (LRIT), adoptée en 2006, a établi un accord multilatéral pour le partage de renseignements LRIT entre Gouvernements contractants à la Convention SOLAS aux fins de la sûreté ainsi que de la recherche et du sauvetage (SAR). Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS pourraient en outre demander, recevoir et utiliser des renseignements LRIT aux fins de la sécurité et de la protection du milieu marin.

Par ailleurs, la règle relative au LRIT prévoit l'obligation pour certains navires de transmettre des renseignements LRIT et le droit des Gouvernements contractants à la Convention SOLAS et des services SAR de recevoir de tels renseignements. Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS sont en droit de recevoir des renseignements concernant les navires qui naviguent à une distance ne dépassant pas 1 000 milles marins de leur littoral. La règle permet en outre aux services SAR des Gouvernements contractants à la Convention SOLAS de demander et de recevoir, à titre gracieux, des renseignements LRIT concernant la recherche et le sauvetage de personnes se trouvant en détresse en mer ou lorsqu'il pourrait s'avérer nécessaire de déclarer une phase d'incertitude ou une phase d'alerte, telles que définies dans l'annexe de la Convention SAR de 1979, ou qu'une telle phase a été déclarée en ce qui concerne le navire en question ou les personnes se trouvant à bord.

Les prescriptions obligatoires s'appliquent aux types de navires ci-après effectuant des voyages internationaux : navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse; navires de charge, y compris les engins à grande vitesse, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300; et unités mobiles de forage au large. Les renseignements LRIT devant être transmis automatiquement comprennent l'identité du navire, sa position (latitude et longitude) et la date et l'heure de la position.

Il n'existe pas d'interface entre LRIT et AIS. L'une des principales différences entre les deux systèmes, outre la différence de portée évidente, réside dans le fait qu'AIS est un système de diffusion, alors que les données dérivées de LRIT sont uniquement mises à la disposition des bénéficiaires en droit de recevoir de tels renseignements. De plus, des garanties concernant la confidentialité de ces données ont été incluses dans les dispositions réglementaires.

Des renseignements LRIT sont fournis, sur demande, aux Gouvernements contractants à la Convention SOLAS et aux services SAR en droit de recevoir de tels renseignements par le biais d'un système de centres de données LRIT nationaux, régionaux et communs, au besoin à l'aide du Central international de données LRIT (IDE) dont la fonction principale est d'acheminer les renseignements LRIT entre les centres de données. Plus de 60 centres de données sont actuellement en service dans l'environnement opérationnel du système LRIT, desservant 103 Gouvernements contractants à la Convention SOLAS, neuf territoires non métropolitains et deux régions administratives spéciales.

L'IDE, qui est une des principales composantes du système LRIT, a été créé par les États-Unis et est actuellement exploité par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) à Lisbonne (Portugal).

Une autre composante principale du système LRIT est le Plan de distribution des données LRIT (DDP), qui a été mis en place et est exploité par l'OMI. Le DDP fournit, en particulier, des renseignements communiqués à l'OMI par des Gouvernements contractants à la Convention SOLAS qui régissent le fonctionnement du système. Ces renseignements comprennent par exemple la liste des ports et des installations portuaires situés sur le territoire de chaque Gouvernement contractant, ainsi que les coordonnées géographiques correspondantes; la liste des services SAR habilités à demander et à recevoir des

renseignements LRIT; les zones géographiques des eaux intérieures et de la mer territoriale des Gouvernements contractants, définies conformément au droit international et aux spécifications techniques du DDP; et les zones géographiques comprises entre la côte du Gouvernement contractant intéressé et une ligne située à une distance de 1 000 milles marins de ses côtes et les zones géographiques pour lesquelles chaque Gouvernement contractant demande la fourniture de renseignements LRIT en tant qu'État côtier.

La règle de la Convention SOLAS relative au LRIT ne crée ni n'affirme de nouveaux droits des États sur les navires au-delà de ceux qui existent déjà en vertu du droit international, en particulier en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et elle ne modifie ni n'affecte les droits, la compétence, les devoirs et les obligations des États énoncés dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les renseignements géographiques ainsi fournis dans le DDP n'impliquent aucun droit ni aucune obligation pour chaque Gouvernement contractant à la Convention SOLAS autres que les droits et obligations qui découlent strictement de l'application des dispositions de la règle V/19-1. L'utilisation des renseignements géographiques dans le cadre du système LRIT n'implique en aucun cas la reconnaissance ni l'acceptation de la part des autres Gouvernements contractants.

Afin de répondre à des besoins de sûreté ou à d'autres préoccupations, les Administrations sont en droit, à tout moment, de décider que des renseignements LRIT concernant des navires autorisés à battre leur pavillon ne doivent pas être fournis à certains Gouvernements contractants à la Convention SOLAS demandant des renseignements LRIT en tant qu'États côtiers. Ces décisions ne doivent en aucun cas porter atteinte aux droits, responsabilités et obligations qu'ont les navires en vertu du droit international.

Par ailleurs, l'OMI a mis en place le Mécanisme de diffusion de renseignements (IDF) en vue de la fourniture de renseignements LRIT aux forces de sûreté opérant dans les eaux du golfe d'Aden et de l'océan Indien occidental afin de les aider à réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires. Le recours à IDF s'est révélé efficace et aide les forces de sûreté à se faire une image plus précise des navires exploités dans la zone et à déployer les ressources navales et militaires disponibles de manière plus efficace et rationnelle afin de mieux protéger tous les navires qui transitent dans la zone.

Le MSC a approuvé un nombre considérable de documents relatifs au système LRIT, tels que des résolutions, des circulaires, des directives et des recommandations, y compris des normes de fonctionnement et des prescriptions fonctionnelles et spécifications techniques pour le système LRIT.

Le fonctionnement de l'IDE et de tous les centres de données est soumis à un audit annuel réalisé par l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites (IMSO), qui a été désignée comme coordonnateur LRIT.

### **Prescriptions relatives à l'emport des systèmes et du matériel de navigation de bord**

La règle V/19.2.1.4 de la Convention SOLAS dispose également qu'un système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS) peut être reconnu comme satisfaisant aux prescriptions d'emport de cartes. Elle exige que tous les navires, quelles que soient leurs dimensions, soient pourvus de cartes marines et de publications nautiques permettant de planifier et d'afficher la route du navire pour le voyage prévu et d'indiquer la position et de la surveiller tout au long du voyage. Le navire doit aussi être pourvu de dispositifs de secours si ces cartes électroniques sont utilisées en partie ou entièrement.

La règle V/19.2.10 de la Convention SOLAS prescrit que les navires qui effectuent des voyages internationaux soient équipés d'un système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS) suivant un calendrier échelonné du 1er juillet 2012 au 1er juillet 2018, selon le type de navire.

Les Administrations peuvent dispenser de l'application des prescriptions du paragraphe 2.10 les navires qui seront définitivement mis hors service dans les deux ans qui suivent les dates d'application indiquées. En outre, le navire doit également être équipé d'un système d'alarme de quart à la passerelle de navigation avec effet à compter du 1er juillet 2011.

Le système d'alarme de quart à la passerelle de navigation doit fonctionner dès que le navire fait route. S'il a été installé avant le 1er juillet 2011, un tel système peut ultérieurement être dispensé de satisfaire à tous égards aux normes adoptées par l'Organisation, à la discrétion de l'Administration.

#### *Navigation électronique (e-navigation)*

En 2006 l'OMI a entamé des travaux sur l'élaboration d'un plan d'application de la stratégie en matière d'e-navigation, dont l'achèvement est prévu en 2015.

La navigation électronique comprend la collecte, l'intégration, l'échange, la présentation et l'analyse harmonisés de renseignements maritimes à bord et à terre par voie électronique visant à améliorer la navigation quai à quai et les services connexes, la sécurité et la sûreté en mer et la protection du milieu marin.

Elle a pour objet de répondre aux besoins actuels et futurs des utilisateurs grâce à l'harmonisation des systèmes de navigation maritime et des services d'appui à terre.

Les principaux avantages offerts par la navigation électronique devraient être les suivants :

- .1 renforcement de la sécurité en favorisant l'application de normes en matière de sécurité de la navigation, grâce à :
  - l'amélioration de l'aide à la décision, permettant au navigateur et aux autorités compétentes à terre de choisir des renseignements clairs et pertinents, en fonction des circonstances;
  - la diminution du nombre des erreurs humaines, découlant de la fourniture automatisée d'indicateurs, d'avertissements et de méthodes à toute épreuve;
  - une couverture et une disponibilité accrues de cartes électroniques de navigation (ENC) de qualité constante;
- .2 meilleure protection de l'environnement, à la fois en améliorant la sécurité de la navigation comme indiqué ci-dessus, de manière à réduire les risques d'abordage et d'échouement et, partant, de déversement et de pollution; en réduisant les émissions grâce à l'utilisation des routes et vitesses optimales; et en renforçant l'aptitude à réagir et à faire face aux situations d'urgence telles que les déversements d'hydrocarbures, ainsi que les moyens pour ce faire;
- .3 accroissement de la sûreté en permettant aux acteurs à terre de mener leurs activités de surveillance et de contrôle en mode silence;

- .4 accroissement de l'efficacité et réduction des coûts; et
- .5 amélioration de la gestion des ressources humaines en consolidant l'expérience et le statut de l'équipe à la passerelle.

### **Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000**

Le Recueil de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000 est entré en vigueur le 1er juillet 2002. Le Recueil est obligatoire en vertu du chapitre X de la Convention SOLAS (Mesures de sécurité applicables aux engins à grande vitesse). Le Recueil HSC original avait été adopté par l'OMI en mai 1994 mais, compte tenu de la rapidité avec laquelle ce secteur évolue, il a bientôt fallu le réviser. Le Recueil original continue de s'appliquer aux engins à grande vitesse construits avant le 1er juillet 2002, tandis que le Recueil HSC de 2000 s'applique aux engins à grande vitesse construits à cette date ou après. Les modifications introduites dans le Recueil HSC de 2000 avaient pour objet de l'aligner sur les amendements à la Convention SOLAS et sur les nouvelles recommandations qui avaient été adoptées au cours des années précédentes – par exemple, les prescriptions relatives aux systèmes de communication avec le public et aux aires d'évacuation par hélicoptère. Des amendements à apporter en conséquence au chapitre X de la Convention SOLAS (Mesures de sécurité applicables aux engins à grande vitesse) qui renvoient au Recueil HSC de 2000 ont également été adoptés.

Le MSC a adopté, à sa quatre-vingt-dixième session, des amendements au Recueil HSC2000 en ce qui concernait la mise à l'essai des RLS par satellite à bord des engins à passagers et, à sa quatre-vingt-douzième session, des amendements aux Recueils HSC de 1994 et 2000 concernant l'entrée dans les espaces clos et le sauvetage.

### **Prévention, détection et extinction de l'incendie dans le cadre de la construction**

Le chapitre II-2 de la Convention SOLAS contient des prescriptions relatives à la protection contre l'incendie applicables à tous les navires ou à certains types de navires, et est modifié régulièrement pour que les règles soient adaptées aux technologies les plus récentes et intègrent des enseignements tirés d'accidents de mer. Il rend obligatoire le Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (FSS), qui comprend des spécifications techniques détaillées sur les systèmes de protection contre l'incendie et le Code des méthodes d'essai au feu, qui énonce des prescriptions en matière d'essais en laboratoire, d'approbation par type et de procédures d'essai au feu pour les produits marins. Le MSC a adopté, à sa quatre-vingt-dixième session, des amendements aux chapitres 5 à 8 du Recueil FSS et, à sa quatre-vingt-onzième session, des amendements aux chapitres 3, 5, 7, 8, 9, 12, 13 et 14 du Recueil.

À sa quatre-vingt-huitième session, le MSC avait adopté, par la résolution MSC.307(88), le nouveau Code international de 2010 pour l'application des méthodes d'essai au feu (Code FTP de 2010), qui est devenu obligatoire en vertu du chapitre II-2 de la Convention SOLAS au 1er juillet 2012.

### **Navires exploités dans des eaux polaires**

Reconnaissant la nécessité d'élaborer des dispositions ayant valeur de recommandation qui s'appliqueraient aux navires exploités dans des eaux arctiques couvertes de glace en plus des dispositions à caractère obligatoire ou ayant valeur de recommandation énoncées dans d'autres documents de l'OMI, le MSC et le MEPC, à leur soixante-dix-septième et

quarante-huitième sessions, respectivement, tenues en 2002, ont approuvé des directives pour les navires exploités dans les eaux arctiques couvertes de glace, dont le texte figure dans la circulaire MSC/Circ.1056.

À sa vingt-sixième session, tenue en 2009, l'Assemblée a adopté les Directives pour les navires exploités dans les eaux polaires, et a invité les Gouvernements concernés à prendre des mesures appropriées afin d'y donner effet pour les navires construits le 1er janvier 2011 ou après cette date. À sa quatre-vingt-septième session, tenue en 2010, le MSC est convenu qu'un recueil de règles obligatoire devrait être élaboré pour remplacer les directives facultatives existantes.

À sa cinquante-quatrième session, le Sous-comité de la conception et de l'équipement du navire (DE) a commencé à élaborer un recueil de règles de sécurité obligatoire pour les navires exploités dans les eaux polaires (recueil sur la navigation polaire). L'élaboration du projet de recueil est actuellement en cours et devrait être achevée en 2014. Ce recueil est destiné à compléter les instruments pertinents de l'OMI, notamment la Convention SOLAS et MARPOL, applicables aux navires exploités dans ces zones en permettant de prendre en considération les risques inhérents à l'exploitation dans les eaux polaires qui sont liés aux conditions ambiantes extrêmes et à l'éloignement. Il a aussi pour objet d'examiner de façon exhaustive les répercussions que l'exploitation des navires peut avoir sur l'environnement. S'agissant de la structure du nouveau recueil, le Sous-comité DE est convenu de recourir à une approche fondée sur les risques et les objectifs, y compris l'élaboration de buts et de prescriptions fonctionnelles assortis de dispositions normatives.

### **3 EFFECTIFS DES NAVIRES ET FORMATION DES ÉQUIPAGES**

De même que dans le cas de la construction et de l'armement des navires, l'article 94, paragraphe 3 b), de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer exige que tout État prenne les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer en ce qui concerne "la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables". Il est spécifié à l'article 94, paragraphe 4 b), que ces mesures doivent permettre de s'assurer que "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". Il est prévu en outre au paragraphe 4 c) que "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". S'agissant également de ces questions, le paragraphe 5 prévoit que "chaque État 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". L'article 217, paragraphe 2 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer élargit le champ d'application de l'article 94, paragraphe 3, à la protection du milieu marin. Il exige que l'État du pavillon prenne les mesures nécessaires pour interdire aux navires battant son pavillon d'appareiller tant qu'ils ne se sont pas conformés aux règles et aux normes internationales en matière d'effectifs.

Il est également prévu à l'article 21, paragraphe 2 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, que l'État côtier ne peut pas exiger des navires étrangers exerçant le droit de passage inoffensif dans sa mer territoriale qu'ils se conforment aux lois et règlements en matière d'effectifs "à moins qu'ils ne donnent effet à des règles ou des normes internationales généralement acceptées". Aux termes de l'article 211, paragraphe 6 c), les

lois et règlements supplémentaires que l'État côtier peut adopter pour certaines zones situées dans la ZEE ne doivent pas obliger les navires étrangers à respecter d'autres prescriptions en matière d'effectifs que les règles et normes internationales généralement acceptées.

La Convention SOLAS de 1974 impose aux États du pavillon l'obligation générale de veiller à ce que les navires soient dotés des effectifs appropriés du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer. En conséquence, les navires doivent être pourvus d'un document approprié attestant qu'ils ont à bord les effectifs minimaux de sécurité requis (voir la règle V/14).

La Convention STCW de 1978, telle que modifiée, contient une série détaillée de règles internationales relatives à la formation du personnel et à la délivrance des brevets. Elle établit les prescriptions minimales en matière de formation, de qualifications et de service en mer applicables aux capitaines et aux officiers ainsi qu'à certaines catégories de matelots, tels que ceux faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle ou d'une équipe dans une chambre des machines, à bord des pétroliers, des navires-citernes pour produits chimiques ou pour gaz liquéfiés et des navires à passagers.

La Convention STCW de 1978 a été révisée lors de la Conférence des États Parties qui a eu lieu en 1995. Les amendements adoptés à cette occasion résultaient des préoccupations soulevées par le fait que la Convention STCW n'était pas appliquée uniformément et que les Parties n'étaient pas dans l'obligation stricte d'en mettre en œuvre les prescriptions; en outre, ils ont, d'une manière générale, permis de mettre à jour la Convention STCW. L'un des principaux aspects de la révision a été l'adoption d'un nouveau Code STCW auquel les règles techniques ont été intégralement transférées. La partie A du Code est obligatoire, tandis que la partie B contient des recommandations. Par ailleurs, les procédures de contrôle des navires par l'État du port en vertu de l'article X de la Convention STCW de 1978 ont été améliorées. La Conférence a également apporté au chapitre I de la Convention STCW, intitulé "Dispositions générales", des amendements visant à ce que les États Parties fournissent à l'OMI des renseignements sur la mise en application des prescriptions de la Convention. Le MSC utilise ces renseignements pour recenser les Parties qui sont en mesure d'établir qu'elles ont donné pleinement et entièrement effet à la Convention (à travers la Liste blanche de l'OMI, diffusée initialement par le MSC à sa soixante-treizième session en décembre 2000, puis complétée à sa soixante-quatorzième session en mai 2001). La publication de cette liste marque la fin de la première étape d'une procédure de vérification novatrice qui, pour la première fois, accorde un rôle direct à l'OMI en matière d'application de l'un de ses instruments. Finalement, les amendements comportent aussi des prescriptions spéciales relatives à la formation et aux qualifications du personnel des navires rouliers à passagers. La Convention STCW a de nouveau été modifiée en 1997 en vue d'ajouter des prescriptions relatives à la formation du personnel servant à bord des navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers, puis en 1998, en vue d'ajouter des prescriptions relatives à l'aptitude des capitaines et des officiers de pont à détecter les dommages et la corrosion dans les espaces à cargaison et les citernes à ballast.

En novembre 1999, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.892(21) intitulée "Pratiques illégales liées aux brevets d'aptitude et aux visas". Cette résolution visait à attirer l'attention sur le problème des brevets frauduleusement délivrés au titre de la Convention STCW et à encourager les États Membres à prendre des dispositions pour en éliminer la circulation. Des recherches ont été effectuées pour le compte de l'OMI afin de mesurer l'ampleur du problème et de définir les solutions envisageables. Les résultats de ces recherches ont été soumis au MSC et examinés en détail par le Sous-comité des normes de formation et de veille (Sous-comité STW). En janvier 2002, le Sous-comité a dressé la liste des mesures que le Secrétariat devait prendre contre les pratiques illégales liées aux brevets



d'aptitude. En 2004, le Comité les avait toutes mises en œuvre. Toutefois, le Sous-comité doit encore mettre au point un modèle uniformisé de certificat auxiliaire servant d'attestation pour la délivrance d'un brevet d'aptitude. De même, il doit concevoir une formation de lutte contre la fraude à l'intention du personnel responsable de la vérification, en se fondant sur les directives afférentes.

Toujours en novembre 1999, l'Assemblée de l'OMI a adopté une nouvelle résolution A.890(21), intitulée "Principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité", laquelle met à jour et remplace la résolution adoptée en 1981 sur le même thème (A.481(XII)). Cette nouvelle résolution visait à tenir compte de l'évolution de l'industrie des transports maritimes, notamment de la dépendance accrue à l'égard de systèmes automatiques et de dispositifs à faible main-d'œuvre, ainsi que des préoccupations concernant la fatigue et d'autres aspects liés à l'élément humain qui influent sur la manière dont l'équipage s'acquitte de ses tâches. La résolution énonce les principes fondamentaux à observer lorsque l'on détermine la composition de l'équipage nécessaire pour l'exploitation du navire en toute sécurité.

Un "document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité" doit être délivré à chaque navire. Il peut ensuite être présenté pour inspection lors du contrôle par l'État du port.

La résolution comprend des directives sur les principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité, des recommandations sur le contenu du document indiquant les effectifs minimaux de sécurité et un modèle de formulaire. L'annexe I, intitulée "Principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité", et l'annexe II, dans laquelle figurent les "Directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité" ont été modifiées par la résolution A.955(23) de l'Assemblée. Cette résolution a été annulée par la résolution A.1047(27) que l'Assemblée a adoptée à sa vingt-septième session en novembre 2007.

À sa quatre-vingt-unième session, tenue en 2006, le MSC a adopté des amendements à la partie A du Code STCW, à travers lesquels de nouvelles prescriptions minimales obligatoires pour la formation aux fonctions d'agent de sûreté du navire et la délivrance du certificat d'aptitude ont été ajoutées. Les amendements à la Convention STCW et aux parties A et B du Code STCW comprennent, notamment, l'ajout des Prescriptions minimales obligatoires relatives à la délivrance du certificat d'aptitude aux fonctions d'agent de sûreté du navire; des Normes d'aptitude minimales spécifiées pour les agents de sûreté du navire et des Recommandations concernant la formation des agents de sûreté du navire.

D'autres amendements à la partie A du Code STCW ont introduit des prescriptions supplémentaires pour la formation aux opérations de mise à l'eau et de récupération des canots de secours rapides. Ces amendements ont été élaborés au vu des rapports faisant état de nombreux accidents survenus pendant la mise à l'eau et la récupération de canots de secours rapides dans des conditions météorologiques défavorables et ayant provoqué des blessures parmi le personnel. Les amendements au Code STCW sont entrés en vigueur le 1er janvier 2008.

Considérant que plus de dix ans s'étaient écoulés depuis la dernière révision complète de la Convention STCW, le MSC a décidé en 2007 de la réexaminer en détail en tenant compte des nouvelles méthodes de formation, dont la simulation et l'apprentissage en ligne, ainsi que de la formation relative aux opérations de chargement de gaz naturel liquéfié, de gaz de pétrole liquéfié ou encore d'hydrocarbures et de produits chimiques transportés par navire-citerne, afin d'aider les transports maritimes à relever les défis du moment et des années à venir. Ces travaux de révision se sont achevés en 2010. La Conférence de 2010 des Parties à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, tenue à Manille (Philippines) du 21 au

25 juin 2010, a adopté, par les résolutions 1 et 2, des amendements à l'annexe de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et au Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

Conformément à la procédure d'acceptation tacite, ces amendements, dénommés "Amendements de Manille à la Convention et au Code STCW", sont entrés en vigueur le 1er janvier 2012. Ils mettent à jour la Convention et le Code compte tenu de l'évolution survenue depuis leur adoption initiale en 1978 et leur révision en 1995, et ont pour objet de prévoir la capacité de traiter les questions susceptibles de se présenter dans un avenir prévisible et de garantir que la formation des gens de mer suit l'évolution de la technologie moderne.

### **Formation du personnel des navires de pêche et délivrance des brevets**

La Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F), adoptée par l'OMI en 1995, avait pour but de procurer des avantages et des bienfaits considérables au secteur des pêches, en améliorant la qualité de l'enseignement et de la formation dispensés au personnel employé à bord des flottes de navires de pêche et en renforçant ainsi les normes de formation et de sécurité dans le secteur des pêches et à bord des navires de pêche.

La Convention STCW-F de 1995, qui est entrée en vigueur le 29 septembre 2012, contient un ensemble de règles internationales relatives à la formation du personnel des navires de pêche et de délivrance des brevets. Elle prescrit des normes minimales relatives à la formation des capitaines et des officiers, de délivrance des brevets et de veille et énonce des prescriptions quant à la formation de base en matière de sécurité que doivent recevoir les équipages de navires de pêche océaniques d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

La Convention est censée contribuer à la réduction du nombre d'accidents et améliorer le médiocre bilan de sécurité de l'industrie mondiale de la pêche. Ceci est le premier essai visant à mettre en place des normes internationales obligatoires de formation du personnel des navires de pêche et de délivrance des brevets et de veille, sans traiter précisément des questions d'effectif.

## **4 SIGNAUX, COMMUNICATIONS ET PRÉVENTION DES ABORDAGES**

Pour assurer la sécurité en mer et dans la ZEE, l'État du pavillon, dans l'exercice de sa juridiction doit prendre toutes les mesures nécessaires en ce qui concerne "l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages" (article 94, paragraphe 3 c), et article 58, paragraphe 2). Ces mesures doivent être conformes aux "règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées" et chaque État est tenu de prendre les mesures nécessaires pour en assurer le respect (article 94, paragraphe 5). Le MSC a mis au point un large éventail de normes relatives aux signaux, aux communications et à la prévention des abordages, qui ont été approuvées par les organes compétents dans le cadre d'instruments conventionnels ou de recommandations. Les paragraphes ci-après portent sur les dispositions des instruments de l'OMI qui ont trait à la question visée à l'article 94, paragraphe 3 c), de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

### **Règles relatives aux signaux**

Les règles et règlements relatifs aux signaux figurent dans la Convention SOLAS de 1974 telle que modifiée et la Convention COLREG de 1972 telle que modifiée. Aux termes de la règle V/21 de la Convention SOLAS, tous les navires qui sont tenus de posséder une

installation radioélectrique doivent être munis du Code international de signaux. Cette publication doit également être présente à bord de tout autre navire qui, de l'avis de l'Administration, peut avoir besoin de l'utiliser. Adopté en 1965 par l'Assemblée de l'OMI à sa quatrième session, ce code a été modifié à plusieurs reprises par le MSC.

### **Règles relatives aux communications**

Les règles relatives aux communications effectuées à des fins de sécurité figurent dans le chapitre IV de la Convention SOLAS de 1974, qui concerne les services de radiocommunication assurés par les Gouvernements contractants et prévoit la présence à bord des navires d'un matériel pour les radiocommunications de détresse et de sécurité ainsi que pour les radiocommunications générales. Les prescriptions techniques applicables spécifiquement au matériel de radiocommunication utilisé à ces fins sont définies dans le Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications. Du fait des amendements au chapitre IV qui ont été adoptés en 1988, avec une période de mise en application progressive allant jusqu'à 1999, le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) est entré en vigueur le 1er février 1999. Le SMDSM est un réseau mondial par satellite de communications automatiques d'urgence pour les navires en mer. (Le SMDSM permet en partie l'application de l'article 39.3 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, un des principaux éléments de ce système étant l'utilisation de fréquences radioélectriques internationales de détresse par les navires, les aéronefs et les centres de coordination des opérations de sauvetage basés à terre).

À sa quatre-vingt-troisième session, tenue en 2007, le MSC a adopté un amendement au chapitre IV de la Convention SOLAS en vue d'y ajouter une nouvelle règle 4-1 relative aux prestataires de services par satellite dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). Aux termes de cette nouvelle règle, le MSC décide des critères, procédures et modalités à appliquer pour évaluer, reconnaître, passer en revue et contrôler la prestation des services mobiles de communication par satellite dans le cadre du SMDSM. Cet amendement est entré en vigueur le 1er juillet 2009.

En outre, le MSC a approuvé le projet révisé de "Critères applicables à la fourniture de systèmes mobiles de communication par satellite dans le cadre du SMDSM", que l'Assemblée de l'OMI a adopté à sa vingt-cinquième session, en 2007 par la résolution A.1001(25).

En 2010, l'Organisation a entrepris des travaux sur le réexamen et la modernisation du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) avec 2017 comme date souhaitable d'achèvement des travaux.

Des dispositions sur les communications figurent également dans le chapitre V de la Convention SOLAS, telle que modifiée, notamment dans la règle 5 relative aux services et avis météorologiques et dans les règles 31 et 32 relatives aux messages de danger.

À sa vingt-deuxième session (novembre 2001), l'Assemblée a adopté la résolution A.918(22) sur "les Phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes".

### **Règlement pour prévenir les abordages en mer**

La prévention des abordages en mer fait l'objet de la Convention COLREG de 1972 qui concerne les règles de barre et de route, les feux et marques et les signaux sonores et lumineux. La Convention COLREG régit également le comportement des navires exploités dans les dispositifs de séparation du trafic ou à proximité de ces dispositifs. Dans le cadre général établi par les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer,

la Convention COLREG s'applique à la haute mer, à la zone économique exclusive, à la mer territoriale, aux eaux archipélagiques, aux détroits servant à la navigation internationale et aux voies de circulation archipélagiques. Aux termes de la règle 1 a) du Règlement COLREG, cet instrument s'applique "à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer".

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer exige que les navires étrangers respectent les règles susvisées lorsqu'ils sont exploités dans la mer territoriale, dans les détroits servant à la navigation internationale et dans les eaux archipélagiques. À cet égard, la Convention prévoit que "les règlements internationaux généralement acceptés relatifs à la prévention des abordages en mer" s'appliquent également aux navires étrangers exerçant le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale et dans les eaux archipélagiques (article 21, paragraphe 4, et article 52, paragraphe 1). Conformément aux dispositions de l'article 39, paragraphe 2 a), et de l'article 54, les navires exerçant le droit de passage en transit dans les détroits servant à la navigation internationale ou le droit de passage archipélagique doivent satisfaire au Règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Le Règlement a été modifié plusieurs fois. Dernièrement, l'Assemblée a adopté à sa vingt-huitième session tenue en décembre 2013, la résolution A.1085(28) qui ajoute des dispositions dans une nouvelle partie F intitulée " Vérification du respect des dispositions de la Convention" et qui devrait entrer en vigueur le 1er janvier 2016, sous réserve des procédures d'acceptation établies.

## **5 ORGANISATION DU TRAFIC MARITIME**

### **Mer territoriale**

Conformément à l'article 22 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'État côtier peut :

- désigner des voies de circulation et prescrire des dispositifs de séparation du trafic pour la régulation du passage inoffensif des navires dans sa mer territoriale, lorsque la sécurité de la navigation le requiert (paragraphe 1);
- exiger que les navires-citernes, les navires à propulsion nucléaire et les navires transportant des substances ou des matières radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives empruntent uniquement ces voies de circulation (paragraphe 2).

Conformément aux dispositions à l'article 22, paragraphe 3 a), lorsqu'il désigne des voies de circulation et prescrit des dispositifs de séparation du trafic, l'État côtier doit notamment "tenir compte" des "recommandations de l'organisation internationale compétente" (l'OMI). Les dispositions de l'OMI portant sur les voies de circulation figurent dans la règle V/10 de la Convention SOLAS et dans les Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime qui ont été adoptées par la résolution A.572(14), telle que modifiée. Les prescriptions relatives aux dispositifs de séparation du trafic figurent dans les règles 1 d) et 10 du Règlement COLREG. (En novembre 1997, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.858(20), par laquelle elle a décidé que la fonction consistant à adopter des dispositifs de séparation du trafic et des mesures d'organisation du trafic maritime autres que des dispositifs de séparation du trafic, y compris la désignation et le remplacement de voies de circulation archipélagiques, devrait être assurée par le MSC).

Aux termes de la règle V/8 10 de la Convention SOLAS, "tous les systèmes d'organisation du trafic adoptés et toutes les mesures prises en vue de garantir leur utilisation doivent être

conformes au droit international, y compris aux dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982". Compte tenu des dispositions de l'article 22, paragraphe 3 a), de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la règle V/10 détermine que l'utilisation des systèmes d'organisation du trafic maritime "est recommandée et peut être rendue obligatoire pour tous les navires, certaines catégories de navires ou les navires transportant certaines cargaisons, lorsque les systèmes ont été adoptés et mis en œuvre conformément aux directives et aux critères élaborés par l'Organisation" (l'OMI). Ces dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de la Convention SOLAS ainsi que les catégories de navires visées à l'article 22, paragraphe 2, de la Convention des Nations Unies sont pertinentes en ce qui concerne les travaux entrepris par l'OMI et l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) en vue de réviser les prescriptions applicables au transport par mer des matières radioactives du point de vue de la sécurité.

La règle V/10.3 de la Convention SOLAS reconnaît que l'initiative des mesures à prendre en vue de l'établissement d'un système d'organisation du trafic maritime incombe aux gouvernements intéressés, qui devraient tenir compte des directives et des critères élaborés par l'OMI.

La règle 1 d) du Règlement COLREG autorise l'OMI à adopter des dispositifs de séparation du trafic, tandis que la règle 10 énonce les principales prescriptions techniques qui doivent être suivies à cet égard. Ces prescriptions imposent en fait des restrictions en matière de navigation qui visent à garantir la sécurité.

Les Dispositions générales de l'OMI relatives à l'organisation du trafic maritime définissent les conditions d'adoption de mesures d'organisation du trafic applicables non seulement à la mer territoriale mais également aux zones maritimes ne relevant pas de la juridiction d'un État. Conformément au paragraphe 3.4 des Dispositions générales :

"L'OMI ne doit adopter ni ne doit modifier aucun système d'organisation du trafic sans l'accord des États côtiers intéressés, lorsque ce système peut :

- porter atteinte à leurs droits et pratiques eu égard à l'exploitation des ressources biologiques et minérales;
- porter atteinte à l'environnement, aux courants de circulation ou aux systèmes établis d'organisation du trafic dans les eaux en cause;
- rendre nécessaire une amélioration ou une modification des aides à la navigation ou des levés hydrographiques dans les eaux en cause."

S'agissant de la mer territoriale (paragraphe 3.14 à 3.16), le paragraphe 3.16 recommande aux gouvernements qui mettent en place des systèmes d'organisation du trafic "dont aucune partie n'est située au-delà de leur mer territoriale" de les concevoir conformément aux critères définis par l'OMI et de les soumettre à celle-ci aux fins d'adoption. Les paragraphes 3.15 et 3.16 s'appliquent dans les cas où "pour quelque raison que ce soit" un gouvernement décide de ne pas présenter un dispositif de séparation du trafic à l'OMI. Dans de tels cas, lorsqu'il diffuse le dispositif aux navigateurs, le gouvernement devrait s'assurer que les cartes et les publications nautiques comportent des indications précises quant aux règles applicables audit dispositif. L'article 22, paragraphe 4, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer oblige l'État côtier à indiquer clairement ces voies de circulation et ces dispositifs de séparation du trafic sur des cartes marines auxquelles il convient de donner la publicité voulue.

### Détroits servant à la navigation internationale

De même que l'État côtier a compétence pour ce qui est de la mer territoriale, les États riverains de détroits peuvent, en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, désigner des voies de circulation et prescrire des dispositifs de séparation du trafic ou, s'il y a lieu, les remplacer par de nouvelles voies de circulation ou de nouveaux dispositifs de séparation du trafic afin d'assurer la sécurité du passage des navires dans les détroits servant à la navigation internationale (article 41, paragraphes 1 et 2). Alors que dans le cas de la mer territoriale, les États côtiers sont simplement tenus de "tenir compte" des recommandations de l'OMI, l'application de ces règles est obligatoire dans le cas des États riverains de détroits. Aux termes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic dans les détroits servant à la navigation internationale "doivent être conformes à la réglementation internationale généralement acceptée" (article 41, paragraphe 3). Les règles de l'OMI qui doivent être prises en considération à cet égard figurent dans la Convention SOLAS (règle V/10) pour ce qui est des mesures d'organisation du trafic autres que les dispositifs de séparation du trafic, dans le Règlement COLREG de 1972 (règle 1 d) et 10) pour ce qui est des dispositifs de séparation du trafic et dans les "Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime" faisant l'objet de la résolution A.572(14), telle que modifiée.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit en outre que les États riverains de détroits soumettent les propositions visant à désigner ou remplacer des voies de circulation ou à prescrire ou remplacer des dispositifs de séparation du trafic à l'organisation internationale compétente (l'OMI), pour adoption (article 41, paragraphe 4). Les États riverains de détroits ne peuvent mettre en œuvre les dispositifs de séparation du trafic et les règles établissant les voies de circulation que lorsque ceux-ci ont été officiellement adoptés par l'OMI. Toutefois, l'OMI ne peut adopter que les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic dont il a pu être convenu avec les États riverains de détroits (article 41, paragraphe 4). Pendant le passage en transit, les navires doivent respecter les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic établis conformément à l'article 41 (article 41, paragraphe 7).

Il est établi à l'article 35, paragraphe c), de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer que les dispositions de cette dernière relatives aux détroits servant à la navigation internationale n'affectent pas "le régime juridique des détroits où le passage est réglementé, en tout ou en partie, par des conventions internationales existant de longue date et toujours en vigueur qui les visent spécifiquement". Il devrait être tenu compte de cette disposition dans le cadre du paragraphe 10 de la règle V/10 de la Convention SOLAS :

"Aucune disposition de la présente règle ou des directives et critères connexes ne porte atteinte aux droits et obligations des gouvernements en vertu du droit international ou au régime juridique des détroits internationaux".

En ce qui concerne les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic intéressant les eaux de deux ou plusieurs États riverains des détroits, les États intéressés sont tenus de coopérer pour formuler des propositions en consultation avec "l'organisation internationale compétente" (l'OMI) (article 41, paragraphe 5). Conformément à la règle V/10.5 de la Convention SOLAS, les États sont tenus de formuler conjointement et sur la base d'un accord réciproque, des propositions qui seraient communiquées aux gouvernements intéressés. Il convient également de souligner le fait que, dans le cas des détroits qui sont exclus du champ d'application du régime du passage en transit en vertu de l'article 38 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ou des détroits qui relient la mer territoriale d'un État à une partie de la haute mer ou à la zone économique exclusive d'un autre État, le régime du passage inoffensif s'applique (article 45).

## Eaux archipélagiques

L'article 53 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer réglemente le droit de l'État archipel de désigner des voies de circulation et de prescrire des dispositifs de séparation du trafic et se réfèrent au rôle joué par l'OMI à cet égard :

- L'État archipel peut désigner des voies de circulation qui permettent le passage continu et rapide des navires étrangers dans ses eaux archipélagiques et dans la mer territoriale adjacente, et peut prescrire des dispositifs de séparation du trafic pour assurer la sécurité de la navigation dans les chenaux étroits à l'intérieur de ces voies (paragraphe 1 et 6).
- De même que dans le cas du passage en transit dans les détroits servant à la navigation internationale, les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic situés dans les eaux archipélagiques doivent être conformes à la "réglementation internationale généralement acceptée" (paragraphe 8).
- L'État archipel doit soumettre les propositions, y compris celles visant à remplacer les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic, à "l'organisation internationale compétente" (l'OMI), pour adoption. L'OMI ne peut adopter que les propositions dont il a pu être convenu avec l'État archipel intéressé. C'est seulement après leur adoption par l'OMI que les voies de circulation ou les dispositifs de séparation du trafic peuvent être désignés, prescrits ou remplacés (paragraphe 9).
- Les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic doivent être indiqués clairement sur les cartes marines auxquelles il convient de donner la publicité voulue (paragraphe 10).
- Lors du passage archipélagique, les navires doivent respecter les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic établis (paragraphe 11).

En novembre 1997, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.858(20), par laquelle elle a décidé que la fonction consistant à adopter des dispositifs de séparation du trafic et des mesures d'organisation du trafic maritime autres que des dispositifs de séparation du trafic, y compris la désignation et le remplacement de voies de circulation archipélagiques, devrait être assurée par le MSC. En 1998, le MSC a adopté un système partiel de voies de circulation archipélagiques, sur la base d'une proposition faite par l'Indonésie (SN/Circ.200).

## Zone économique exclusive (ZEE)

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne renferme aucune disposition concernant la désignation des voies de circulation et des dispositifs de séparation du trafic aux fins de la sécurité de la navigation dans la ZEE ou en haute mer. Compte tenu néanmoins du mandat conféré au plan mondial à l'OMI, on trouvera dans les Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime (résolution A.572(14)) des dispositions sur l'adoption de mesures d'organisation du trafic maritime au-delà de la mer territoriale. Conformément au paragraphe 3.8, un gouvernement qui propose un nouveau système d'organisation du trafic ou une modification d'un système d'organisation du trafic adopté, "qui est situé en partie au-delà de sa mer territoriale, devrait consulter l'OMI afin que celle-ci adopte ce système ou le modifie pour une utilisation internationale". Ce paragraphe

recommande en outre au gouvernement intéressé de fournir tous les renseignements pertinents, y compris, le cas échéant, les renseignements complémentaires ci-après :

- .1 les raisons avancées pour interdire à certains navires ou classes de navire d'utiliser en totalité ou en partie un système d'organisation du trafic; et
- .2 toutes autres mesures d'organisation du trafic qui pourraient être prises, le cas échéant, pour interdire à des navires ou à certaines classes de navire d'utiliser un système d'organisation du trafic ou certaines parties dudit système.

Les Dispositions générales prévoient en outre qu'une fois adopté, ce système "ne doit pas être modifié ni suspendu avant que l'OMI n'ait été consultée et qu'elle n'ait donné son accord, à moins que les conditions locales et l'urgence du cas n'exigent que des mesures soient prises plus tôt".

Compte tenu de la recommandation formulée au paragraphe 3.8 des Dispositions générales selon laquelle les propositions relatives à des mesures d'organisation du trafic au-delà de la mer territoriale devraient être adoptées par l'OMI, toute zone de sécurité établie conformément à l'article 60, paragraphe 5, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui s'étend sur une distance de plus de 500 mètres devrait être soumise à l'OMI pour adoption.

## **6 COMPTES RENDUS DE NAVIRES**

Les principes généraux applicables aux systèmes de compte rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification figurent dans la résolution A.851(20) de l'OMI. La résolution A.857(20) de l'OMI contient des directives applicables aux services de trafic maritime (STM), assorties de directives sur le recrutement, les qualifications et la formation des opérateurs de STM.

En 1992 et 1993, le Comité juridique et un groupe de travail ad hoc informel relevant de ce comité ont examiné les questions juridiques ayant trait à l'adoption de systèmes obligatoires de comptes rendus de navires au STM en tenant compte du cadre de base établi par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Ces délibérations ont préparé la voie vers l'adoption d'une nouvelle règle de la Convention SOLAS relative au système obligatoire de comptes rendus de navires.

La règle V/11 de la Convention SOLAS autorise les États à adopter et à mettre en œuvre des systèmes obligatoires de comptes rendus de navires conformément aux directives et critères élaborés par l'OMI. Conformément à cette règle, les navires qui entrent dans les zones couvertes par les systèmes de comptes rendus de navires sont tenus de notifier aux autorités côtières des renseignements détaillés sur leur plan de route. D'autres renseignements peuvent également être requis dans le cas de certaines catégories de navires ou dans celui des navires transportant certaines cargaisons. Il est prévu également que :

- tous les systèmes de comptes rendus adoptés doivent être conformes au droit international et notamment aux dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer;
- l'OMI est reconnue comme étant le seul organisme international compétent pour élaborer des directives, des critères et des règles sur le plan international en matière de systèmes de comptes rendus de navires;



- la décision d'établir un système de comptes rendus de navires appartient aux gouvernements intéressés. Ceux-ci devraient en principe soumettre les propositions pertinentes à l'Organisation. Les gouvernements qui ne soumettent pas les systèmes de comptes rendus de navires à l'Organisation, aux fins d'adoption, devraient s'efforcer de suivre, autant que possible, les directives et critères élaborés par celle-ci. Ces directives et critères figurent dans la résolution MSC.43(64), telle que modifiée par les résolutions MSC.111(73) et MSC.189(79), adoptée par le MSC;
- aucune disposition de la règle ou des directives et critères connexes ne porte atteinte aux droits et obligations des Gouvernements contractants en vertu du droit international ou au régime juridique des détroits servant à la navigation internationale.

Compte tenu de la nature spécifique et des caractéristiques des STM, la règle V/11.10 prévoit en outre que la participation des navires conformément aux dispositions des systèmes de comptes rendus de navires adoptés doit être gratuite pour tous les navires concernés.

La règle V/12 concerne les STM et prévoit que l'utilisation d'un STM ne peut être rendue obligatoire que dans des zones maritimes situées à l'intérieur des eaux territoriales d'un État côtier.

En novembre 1997, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.858(20), par laquelle elle a décidé que la fonction consistant à adopter des systèmes de comptes rendus de navires doit être assurée par le MSC. Dans la résolution MSC.43(64), telle que modifiée par les résolutions MSC.111(73) et MSC.189(79), le MSC a établi des critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires.

## 7 NAVIRES À PASSAGERS

En 2006, le MSC a adopté une série d'amendements à la Convention SOLAS élaborée à la suite d'un examen complet des questions relatives à la sécurité des navires à passagers lancé en 2000 en vue d'évaluer si les règles en vigueur étaient suffisantes, en particulier en ce qui concerne les navires à passagers de grandes dimensions en cours de construction.

Les amendements en question intègrent notamment de nouveaux principes tels que l'incorporation de critères applicables au seuil de gravité des accidents (gravité de l'avarie qu'un navire peut supporter, en fonction de sa conception, tout en étant capable de revenir au port en toute sécurité) dans les chapitres II-1 et II-2 de la Convention SOLAS. Ils garantissent par ailleurs la souplesse des mesures réglementaires de sorte que les concepteurs de navires puissent s'adapter à toutes les exigences futures en matière de sécurité.

Ces amendements sont entrés en vigueur le 1er juillet 2010. Depuis leur adoption, le MSC a approuvé, à sa quatre-vingt-septième session, un certain nombre d'interprétations uniformes pour faciliter leur application uniforme. Par ailleurs, plusieurs des organes techniques de l'OMI mènent actuellement d'autres travaux pour traiter de questions relatives à la stabilité après avarie, à l'évacuation, aux engins de sauvetage et aux systèmes de protection contre l'incendie.

À la suite de l'accident du **Costa Concordia** survenu en janvier 2012, le MSC a mené des travaux de fond supplémentaires concernant la sécurité des navires à passagers, comprenant

notamment l'adoption d'amendements à la règle III/19 de la Convention SOLAS; une mise à jour de la circulaire MSC intitulée "Mesures intérimaires recommandées à l'intention des compagnies exploitant des navires à passagers en vue de renforcer la sécurité de ces navires" sur la base des derniers renseignements fournis par l'ICS et la CLIA; et l'actualisation du Plan d'action révisé pour les travaux à long terme relatifs à la sécurité des navires à passagers, accompagnée d'un appel à ce que les Membres présentent des documents au MSC en réponse au rapport d'enquête officiel sur l'accident du **Costa Concordia**.

Outre les éléments mentionnés ci-dessus au sujet de la sécurité des navires à passagers, l'OMI a adopté deux instruments conventionnels relatifs à la responsabilité et l'indemnisation en ce qui concerne les actions intentées par les passagers. La Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages fixe les limites de responsabilité en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux biens du passager (bagages et véhicules). Le Protocole de 2002 à la Convention de 1974 relève considérablement ces limites et introduit en outre des dispositions relatives à la responsabilité objective et à l'assurance obligatoire applicables aux actions que peuvent intenter les passagers en cas d'incident lié à la navigation.

À sa quatre-vingt-douzième session, tenue en octobre 2006, le Comité juridique a adopté le texte d'une réserve, destinée à servir de réserve normalisée, au Protocole de 2002, ainsi que des Directives pour l'application de la Convention d'Athènes permettant de limiter la responsabilité à l'égard de créances nées d'actes de guerre ou de terrorisme, qui visent à permettre aux États de ratifier le Protocole de 2002 et ainsi à offrir aux passagers une meilleure couverture.

Les dix ratifications du Protocole de 2002 requises ayant été obtenues le 23 avril 2013, la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages entrera en vigueur le 23 avril 2014.

## **8 NAVIRES À PROPULSION NUCLÉAIRE ET NAVIRES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Conformément à l'article 22, paragraphe 2) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États côtiers peuvent exiger que, dans leur mer territoriale, les navires étrangers à propulsion nucléaire et les navires transportant des marchandises dangereuses empruntent uniquement les voies de circulation qu'ils sont en droit, conformément au premier paragraphe du même article, d'établir à l'égard de navires exerçant le droit de passage inoffensif.

Les mesures de précaution fondamentales applicables à la cargaison et à la structure des navires qui sont prévues à l'article 22, paragraphes 1 et 2, sont complétées par les dispositions de l'article 23, lequel vise spécifiquement les navires étrangers à propulsion nucléaire et les navires transportant des substances radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives. Conformément à l'article 23, ces navires sont tenus, lorsqu'ils exercent leur droit de passage inoffensif dans la mer territoriale, d'être munis des documents et de prendre les mesures spéciales de précaution prévues par des "accords internationaux". L'un de ces accords internationaux est incontestablement la Convention SOLAS dont les chapitres VII et VIII visent, respectivement, le transport des marchandises dangereuses et les navires nucléaires.

### **Navires nucléaires**

Conformément aux dispositions de la règle VIII/10 de la Convention SOLAS, un certificat est délivré à un navire nucléaire qui satisfait aux prescriptions de la Convention. Le chapitre VIII

est complété par le Recueil de règles de sécurité applicables aux navires de commerce nucléaires et les Recommandations relatives à la sécurité de l'utilisation des ports par les navires de commerce nucléaires.

Compte tenu des risques présentés par les navires de commerce nucléaires, la règle VIII/11 de la Convention SOLAS établit des mesures de contrôle spécial. Outre les pouvoirs généraux de contrôle conférés à l'État du port par la règle I/19, la règle VIII/11 prévoit que les navires nucléaires "peuvent faire l'objet avant l'entrée dans les ports des Gouvernements contractants ainsi qu'à l'intérieur de ces ports, d'un contrôle spécial, qui a pour but de vérifier que le navire possède un certificat valable de sécurité pour navire nucléaire et qu'il ne présente pas de risque déraisonnable provenant du rayonnement ou de toute autre cause d'origine nucléaire, à la mer comme au port, pour les personnes embarquées, les populations, les voies navigables, les aliments ou les eaux". Par conséquent, l'État du port est autorisé à mettre en application des mesures de contrôle à l'égard des navires étrangers exerçant le droit de passage inoffensif dans sa mer territoriale à condition que ces navires aient clairement indiqué leur intention d'entrer au port.

### **Marchandises dangereuses**

Les navires transportant des marchandises dangereuses sont visés par le chapitre VII de la Convention SOLAS, qui définit les mesures de sécurité applicables au transport des marchandises dangereuses par mer et visant notamment à assurer la sécurité de l'emballage et de l'arrimage. Ce chapitre est complété par plusieurs recueils de règles et codes de l'OMI, à savoir :

- le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC), rendu obligatoire en vertu du chapitre VII de la Convention SOLAS et de MARPOL 73/78;
- le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC), rendu obligatoire en vertu de la règle VII/13 de la Convention SOLAS;
- le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), rendu obligatoire en vertu du chapitre VII de la Convention SOLAS, contient un ensemble uniforme de règles applicables au transport des marchandises dangereuses par mer. Il couvre des questions telles que l'emballage, le transport des conteneurs et l'arrimage, eu égard en particulier à la séparation des matières incompatibles. Certaines sections ont été rendues obligatoires avec effet à compter de janvier 2004;
- le 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), rendu obligatoire en vertu du chapitre VII de la Convention SOLAS, s'applique à tous les navires transportant certaines matières fortement radioactives, en plus des dispositions pertinentes de la Convention SOLAS et du Code IMDG;
- le Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC) et les amendements au chapitre VI de la Convention SOLAS visent à faciliter l'arrimage et le transport en toute

sécurité des cargaisons solides en vrac en fournissant des renseignements sur les dangers associés au transport de certains types de cargaisons et des instructions quant aux procédures appropriées à adopter.

## **9 INSTALLATIONS AU LARGE**

En vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'État côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de celle-ci et les "autres règles du droit international", des lois et règlements relatifs à la protection des équipements et des installations dans sa mer territoriale (article 21, paragraphe 1 b)).

L'article 56, paragraphe b) i), de la Convention définit en outre la juridiction exercée par l'État côtier en ce qui concerne la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages. Il est réaffirmé à l'article 60 de la Convention que l'État côtier a le droit exclusif de réglementer la construction, l'exploitation et l'utilisation des installations au large et a juridiction exclusive sur celles-ci. Les paragraphes 3 à 7 de cet article portent sur les incidences de ces activités sur la liberté et la sécurité de la navigation et stipulent les obligations de l'État côtier à cet égard.

La construction des installations au large doit être dûment notifiée et l'entretien des moyens permanents signalant leur présence doit être assuré (paragraphe 3). Si nécessaire, l'État côtier peut établir autour de ces îles artificielles, installations ou ouvrages des zones de sécurité de dimension raisonnable dans lesquelles il peut prendre les mesures appropriées pour assurer la sécurité de la navigation comme celle des îles artificielles, installations et ouvrages (paragraphe 4). Aux termes du paragraphe 7, il ne peut être mis en place d'installations au large ni établi de zones de sécurité à leur entour lorsque cela risque d'entraver l'utilisation des voies de circulation reconnues essentielles pour la navigation internationale.

Les incidences de la mise en place d'ouvrages et d'installations sur les systèmes d'organisation du trafic et les dispositifs de séparation du trafic sont examinées dans la résolution A.572(14) telle que modifiée, intitulée "Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime", mentionnée plus haut. Au paragraphe 3.10 de cette résolution, il est recommandé aux gouvernements de veiller, autant que possible, à ce que des tours et plates-formes de forage pétrolier ainsi que d'autres structures analogues ne soient pas installées à l'intérieur des systèmes d'organisation du trafic adoptés par l'OMI ou à proximité de leurs extrémités. Lorsque leur installation ne peut être évitée, le dispositif de séparation du trafic devrait être modifié à titre temporaire conformément aux Directives figurant à la section 7 de la résolution. Dans le cas de la mise en place d'installations permanentes dans un dispositif de séparation du trafic, toute modification permanente qu'il pourrait être nécessaire d'apporter à ce dispositif devrait être soumise à l'OMI, aux fins d'adoption. La résolution A.671(16) de l'OMI, intitulée "Zones de sécurité et sécurité de la navigation autour des installations et des ouvrages au large", recommande aux gouvernements d'examiner aussitôt que possible les conditions du trafic maritime traversant les zones d'exploration des ressources au large, afin d'être en mesure d'évaluer les inconvénients qui pourraient affecter le trafic maritime longeant ou traversant ces zones.

Aux termes de l'article 60, paragraphe 3, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les installations ou ouvrages abandonnés ou désaffectés doivent être enlevés afin d'assurer la sécurité de la navigation, compte tenu des normes internationales généralement acceptées établies en la matière par l'organisation internationale compétente. Une publicité adéquate doit être donnée à la position, aux dimensions et à la profondeur des éléments restants d'une installation ou d'un ouvrage qui n'a pas été complètement enlevé. La résolution A.672(16) de l'OMI sur les "Directives et normes relatives à l'enlèvement

d'installations et d'ouvrages au large sur le plateau continental et dans la zone économique exclusive" définit les normes que l'État côtier doit suivre lorsqu'il prend des décisions concernant l'enlèvement d'installations ou d'ouvrages abandonnés ou désaffectés. Les installations au large abandonnées devraient être enlevées, sauf dans certains cas. La décision d'autoriser le maintien sur le fond de la mer d'une installation ou d'un ouvrage au large ou de certaines parties de ceux-ci devrait être prise compte tenu des circonstances décrites dans la résolution. Cette dernière reprend, en élargissant sa portée, la prescription de l'article 60, paragraphe 3, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conformément à laquelle une "publicité adéquate" doit être donnée à l'enlèvement partiel. En vertu de la résolution A.672(16), non seulement les cas d'enlèvement partiel mais également les cas de maintien d'installations ou d'ouvrages devraient être notifiés à l'Organisation. L'OMI peut déterminer que la publicité voulue doit être donnée à la profondeur, à la position et aux dimensions de l'installation ou de l'ouvrage non entièrement enlevé, conformément à l'article 60, paragraphe 3, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Si l'évacuation de l'installation ou de l'ouvrage doit se faire par immersion, l'article III.1 a) ii) de la Convention de Londres et l'article 1.4.1.2 du Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets (LC PROT de 1996 ou Protocole de Londres) peuvent s'appliquer. À cet égard, les Directives spécifiques pour l'évaluation des plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer ont été adoptées à la vingt-deuxième réunion consultative de la Convention de Londres, tenue en 2000.

Aux termes de l'article 60, paragraphe 4, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'État côtier peut, si nécessaire, établir autour des îles artificielles, installations ou ouvrages des zones de sécurité de dimension raisonnable "dans lesquelles il peut prendre les mesures appropriées pour assurer la sécurité de la navigation comme celle des îles artificielles, installations et ouvrages". Aux termes du paragraphe 5 du même article, la largeur de ces zones de sécurité devrait être fixée par l'État côtier compte tenu "des normes internationales applicables". Cette largeur ne doit pas en principe être supérieure à 500 mètres, sauf dérogation autorisée par les "normes internationales généralement acceptées" ou recommandée par "l'organisation internationale compétente" (l'OMI). Aux termes du paragraphe 6, les navires doivent respecter ces zones de sécurité et se conformer aux "normes internationales généralement acceptées" concernant la navigation dans les parages des installations au large et des zones de sécurité.

La résolution A.671(16) de l'OMI recommande aux gouvernements d'examiner les conditions du trafic maritime afin d'être en mesure d'évaluer les zones de sécurité (paragraphe 1 c)). Elle comprend une annexe dans laquelle figurent des directives spécifiques à l'intention des États côtiers et des États du pavillon, compte tenu de la prescription de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer selon laquelle la construction des ouvrages au large et l'étendue des zones de sécurité établies doivent être dûment notifiées (article 60, paragraphe 5). À cet égard, la résolution rappelle que l'État côtier est responsable de la diffusion de renseignements sur l'emplacement des installations ou ouvrages au large et sur l'étendue des zones de sécurité établies à leur entour. Cette diffusion devrait se faire au moyen d'avis aux navigateurs, d'avertissements de navigation radiodiffusés, de signaux lumineux et sonores, etc. (paragraphe 1 et 4 de l'annexe). Les installations, ouvrages ou zones de sécurité permanents devraient être indiqués sur toutes les cartes de navigation appropriées (paragraphe 5 de l'annexe).

En outre, la résolution A.671(16) établit des normes internationales applicables aux navires naviguant dans le voisinage d'installations ou d'ouvrages au large (paragraphe 2 de l'annexe), comme indiqué à l'article 60, paragraphe 6, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Elle invite aussi l'État côtier à prendre les mesures voulues en cas

d'infraction aux règles relatives aux zones de sécurité ou, du moins, à informer l'État du pavillon en fournissant des preuves établissant l'acte de violation commis par le navire battant son pavillon.

Aux termes de l'article 80 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les dispositions de l'article 60 s'appliquent *mutatis mutandis* aux îles artificielles, installations et ouvrages situés sur le plateau continental.

### **Unités mobiles au large**

En novembre 1999, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.891(21) intitulée "Recommandations sur la formation du personnel servant à bord des unités mobiles au large", laquelle établit des normes internationales relatives à la formation de ce personnel visant à garantir la sauvegarde de la vie humaine et la protection du milieu marin et à compléter les normes prescrites par la Convention STCW. La résolution vise toutes les catégories de personnel servant à bord des unités mobiles au large, y compris l'équipage maritime, le personnel spécial et les visiteurs. À sa vingt-huitième session, tenue en décembre 2013, l'Assemblée a adopté la résolution A.1079(28), intitulée "Recommandations relatives à la formation du personnel servant à bord des unités mobiles au large et à la délivrance des brevets", qui a remplacé la résolution A.891(21) et établi de nouvelles normes internationales concernant la formation de tout membre du personnel servant à bord des unités mobiles au large, en plus de ce qui est prescrit par la Convention STCW. Les Gouvernements y sont priés de délivrer des certificats et tout autre document approprié au personnel qualifié qui a effectué avec succès la formation prescrite par la résolution.

À sa vingt-sixième session, tenue en 2009, l'Assemblée de l'OMI a adopté, par la résolution A.1023(26), le Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large, 2009 (Recueil MODU de 2009), applicable aux unités mobiles au large dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1er janvier 2012 ou après cette date, qui remplace le Recueil MODU de 1989 adopté par la résolution A.649(16).

## **10 ÉQUIPEMENTS ET SYSTÈMES D'AIDE À LA NAVIGATION**

Comme indiqué ci-dessus, l'État côtier a compétence en matière de législation relative au passage inoffensif dans sa mer territoriale qui peut porter sur la protection des équipements et systèmes d'aide à la navigation et des autres équipements ou installations (Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, article 21, paragraphe 1 b)). Les lois et règlements adoptés par l'État côtier doivent être conformes aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et aux "autres règles du droit international", ce qui les rend obligatoires pour tous les navires étrangers (Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, article 21, paragraphe 4). La règle V/13 de la Convention SOLAS impose aux Gouvernements contractants l'obligation d'assurer la mise en place et le fonctionnement des aides à la navigation.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer adopte une approche différente en ce qui concerne la mise en place et l'entretien des installations de sécurité et des aides à la navigation dans le cas du passage en transit par les détroits servant à la navigation internationale : l'article 43, paragraphe a), impose aux États utilisateurs d'un détroit et aux États riverains l'obligation de coopérer pour 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. En cas d'établissement de mesures d'organisation du trafic dans les détroits, il est prévu au paragraphe 3.3 des Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime que, pour décider s'il

convient ou non d'adopter un système d'organisation du trafic, l'OMI doit examiner si les aides à la navigation sont suffisantes aux fins du système. Toute décision menant à l'examen et à l'adoption d'un instrument de cette nature devrait donc être prise par l'OMI qui est l'organisation internationale compétente en la matière. Par ailleurs, la règle du chapitre V de la Convention SOLAS (V/14) qui impose aux Gouvernements contractants l'obligation d'assurer la mise en place et l'entretien des aides à la navigation qu'ils jugent nécessaires a été révisée et a été renumérotée règle V/13 dans les amendements adoptés par le MSC en 2000.

Par l'adoption de la Déclaration de Singapour sur le renforcement de la sécurité, de la sûreté et de la protection de l'environnement dans les détroits de Malacca et de Singapour (les détroits), le 6 septembre 2007, un nouveau cadre a été officiellement approuvé dans lequel les États riverains des détroits pourront collaborer avec la communauté maritime internationale en vue de renforcer la sécurité de la navigation, la sûreté et la protection de l'environnement dans les détroits. Ce cadre se compose d'un mécanisme de coopération en matière de sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement destiné à encourager le dialogue et une collaboration étroite entre les États riverains, les États utilisateurs, l'industrie des transports maritimes et d'autres parties prenantes, conformément à l'article 43 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Dans sa résolution 65/37 du 7 décembre 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a souligné les progrès de la coopération régionale, notamment les efforts que faisaient les États côtiers pour renforcer la sûreté et la sécurité et mieux protéger le milieu dans les détroits de Malacca et de Singapour, constaté que le Mécanisme de coopération fonctionnait efficacement et invité les États à s'attacher immédiatement à adopter, conclure et appliquer des accords de coopération au niveau régional (paragraphe 101).

L'Assemblée générale a continué de constater la poursuite des progrès en la matière (voir le paragraphe 119 de la résolution 68/70 du 9 décembre 2013) et d'inviter l'OMI, les États riverains et les États usagers à poursuivre leur coopération pour préserver la sûreté et la sécurité de ces détroits, en protéger l'environnement et les maintenir ouverts à tout moment à la navigation internationale, conformément au droit international, en particulier à la Convention (voir les paragraphes 125 et 126 de la résolution 68/70).

En novembre 1997, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.860(20), intitulée "Politique maritime concernant un futur système mondial de navigation par satellite (GNSS)", et a défini les prescriptions applicables à ce système, notamment son contrôle par une organisation civile internationale. Le système devrait permettre aux navires de déterminer leur position partout dans le monde aux fins de la navigation générale, y compris à l'entrée et aux abords des ports et dans les autres eaux où la navigation est limitée. Une politique révisée a été approuvée par le MSC à sa soixante-treizième session sous la forme d'un projet de résolution de l'Assemblée qui a ensuite été soumis à l'Assemblée à sa vingt-deuxième session en 2001. La résolution A.915(22), qui annule la résolution A.860(20), met à jour les prescriptions relatives aux besoins des usagers dans les domaines de la navigation générale et de la localisation et introduit de nouvelles prescriptions aux fins d'applications autres que la navigation et la localisation générales.

En novembre 2011, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.1046(27), intitulée "Système mondial de radionavigation", dans laquelle les Gouvernements sont invités à tenir l'Organisation informée de la mise au point opérationnelle de tout système de radionavigation satisfaisant en conformité avec la politique de l'OMI, en vue d'une éventuelle reconnaissance et acceptation pour un usage international.

## 11 RÈGLES EN MATIÈRE D'ASSISTANCE

### Obligation de prêter assistance

Conformément à l'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, tout État doit exiger du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques aux navires, à l'équipage ou aux passagers :

- il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer (paragraphe 1 a));
- 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 à ce qu'il agisse de la sorte (paragraphe 1 b)); et
- en cas d'abordage, il prête 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 (paragraphe 1 c)).

Deux instruments conventionnels de l'OMI prévoient l'obligation de prêter assistance et de se porter au secours des personnes en détresse. La Convention SOLAS impose au capitaine d'un navire l'obligation générale de se porter à toute vitesse, lorsque cela est nécessaire, au secours d'un navire, d'un aéronef ou d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage en détresse (règle V/10 renumérotée V/33 dans les amendements adoptés en 2000). En vertu de l'article 10 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, le capitaine d'un navire est tenu de prêter assistance à toute personne trouvée en péril en mer. En outre, les États Parties sont tenus d'adopter les mesures nécessaires pour qu'il soit satisfait à cette obligation.

En vertu de l'article 18, paragraphe 2, et de l'article 52, paragraphe 1, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, un navire exerçant le droit de passage inoffensif peut s'arrêter et mouiller dans la mer territoriale ou les eaux archipélagiques d'un autre État lorsque cela lui est nécessaire par suite d'un cas de force majeure ou de détresse ou dans le but de porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs. Cela est aussi valable pour les navires exerçant le droit de passage inoffensif dans certains détroits servant à la navigation internationale conformément à l'article 45, paragraphe 1. Les navires exerçant le droit de passage en transit par un détroit servant à la navigation internationale (article 39, paragraphe 1 c)) ou le droit de passage archipélagique (article 54) peuvent mener des activités qui s'imposent par suite d'un cas de force majeure ou de détresse. Il convient de noter que l'article 39, paragraphe 3, concernant l'obligation pour les aéronefs de surveiller en permanence la "fréquence internationale de détresse" est également pertinent pour les questions de recherche et de sauvetage qui relèvent de la compétence de l'OMI, telles que le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

### Services de recherche et de sauvetage

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer exige des États côtiers qu'ils facilitent, par le biais d'une collaboration régionale si nécessaire, la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage pour assurer la sécurité maritime et aérienne (article 98, paragraphe 2). La Convention SOLAS impose au capitaine d'un navire l'obligation de se porter dans les plus brefs délais, lorsque cela est nécessaire, au secours d'un navire, d'un aéronef ou d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage en détresse (règle V/33). En vertu de la règle V/7, les Gouvernements contractants s'engagent en outre à



---

prendre les dispositions nécessaires pour la veille sur côte et pour le sauvetage des personnes en détresse auprès de leurs côtes.

Un cadre juridique spécifique sur lequel se fondent les obligations relatives à la recherche et au sauvetage est défini par la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR). En vertu de cette convention, les États Parties sont tenus d'assurer des services de recherche et de sauvetage des personnes en détresse, qui sont limités cependant à la zone située au large de leurs côtes (paragraphe 2.1.1). À cette fin, la Convention SAR renferme notamment des règles relatives à l'établissement de régions de recherche et de sauvetage dans lesquelles l'État côtier est tenu de fournir les services de recherche et de sauvetage requis. Les Parties à la Convention SAR doivent coordonner leurs services de recherche et de sauvetage avec ceux des États voisins. À moins que les États intéressés n'en décident autrement d'un commun accord, une Partie devrait permettre aux unités de sauvetage d'autres Parties de pénétrer immédiatement dans sa mer territoriale ou sur son territoire dans le seul but de rechercher la position des navires accidentés et de recueillir les survivants de ces accidents. Dans de tels cas, l'État qui demande l'entrée doit communiquer à l'État côtier des renseignements complets sur la mission projetée et sur sa nécessité (paragraphe 3.1.2 et 3.1.3). Le paragraphe 2.1.7 contient une clause d'une importance primordiale : la délimitation des régions de recherche et de sauvetage "n'est pas liée à celle des frontières existant entre les États et ne préjuge aucunement de ces frontières".

À la suite de l'entrée en vigueur de la Convention SAR, les mers du monde entier ont été divisées en régions de recherche et de sauvetage, pour lesquelles un plan SAR mondial provisoire a été approuvé à une conférence tenue à Fremantle (Australie) en septembre 1998. Il conviendrait de noter que l'article 39, paragraphe 3, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer concernant l'obligation pour les aéronefs de surveiller la "fréquence internationale de détresse" est également pertinent pour les questions de recherche et de sauvetage qui relèvent de la compétence de l'OMI, telles que le SMDSM.

En mai 2004, le MSC a décidé de constituer dès que possible un Fonds international pour la recherche et le sauvetage afin de favoriser la mise en place et l'exploitation permanente de centres de coordination de sauvetage maritime (MRCC) et de centres secondaires de sauvetage maritime (MRSC) le long du littoral africain.

### **Traitement des personnes secourues en mer**

À sa vingt-deuxième session, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.920(22) sur l'"Examen des mesures de sécurité et des procédures relatives au traitement des personnes secourues en mer". La résolution prie les organes de l'OMI de passer en revue tous les instruments pertinents de l'OMI en vue d'identifier les lacunes, incohérences, ambiguïtés, expressions vagues ou autres inexactitudes éventuelles afin de prendre les mesures voulues. Les travaux dans ce domaine se poursuivent en coopération et en concertation avec la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD), le Haut-Commissariat aux droits de l'homme (HCDH), l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) et l'Organisation internationale du Travail (OIT), ainsi qu'avec d'autres organisations internationales.

Par suite de la résolution A.920(22), le MSC a adopté, en mai 2004, des amendements aux Conventions SOLAS et SAR concernant le traitement des personnes secourues en mer et/ou des demandeurs d'asile, des réfugiés et des passagers clandestins. Les amendements, qui doivent entrer en vigueur le 1er juillet 2006, portent notamment sur :

- La Convention SOLAS – chapitre V (*Sécurité de la navigation*) – ajout d'une définition des services de recherche et de sauvetage; ajout d'une obligation de prêter assistance quel que soit la nationalité ou le statut des personnes en détresse et d'assurer la coordination et la coopération nécessaires entre les États pour permettre aux capitaines des navires de conduire les personnes secourues en mer en un lieu sûr; et ajout d'une nouvelle règle sur le pouvoir discrétionnaire du capitaine.
- La Convention SAR – Annexe de la Convention – ajout d'un nouveau paragraphe au chapitre II (*Organisation et coordination*) concernant la définition des personnes en détresse, de nouveaux paragraphes au chapitre 3 (*Coopération entre États*) relatifs à l'assistance prêtée au capitaine pour qu'il puisse conduire les personnes secourues en mer en un lieu sûr, et d'un nouveau paragraphe au chapitre 4 (*Procédures de mise en œuvre*) portant sur le processus d'identification du ou des lieux les plus appropriés pour débarquer les personnes trouvées en détresse en mer, entrepris par les centres de coordination de sauvetage.

En 2004, le MSC a également adopté des Directives sur le traitement des personnes secourues en mer (résolution MSC.167(78)) ayant pour objet de fournir des indications pour ce qui est des obligations incombant sur le plan humanitaire et en vertu du droit international applicable.

Dans sa résolution 68/70 sur les océans et le droit de la mer du 9 décembre 2013, l'Assemblée générale a notamment invité les États à s'assurer que les capitaines des navires battant leurs pavillons prennent les mesures requises par les instruments pertinents pour venir au secours des personnes en détresse en mer, et a exhorté les États à agir ensemble et à prendre toute mesure nécessaire pour que soient effectivement appliqués les amendements à la Convention SAR et à la Convention SOLAS concernant la conduite en lieu sûr des personnes secourues en mer, ainsi que les directives connexes sur le traitement des personnes secourues en mer (voir paragraphe 135).

L'Assemblée générale a considéré que tous les États devaient s'acquitter des responsabilités que leur imposait le droit international, y compris la Convention sur le droit de la mer, en matière de recherche et de sauvetage et qu'il demeurerait nécessaire que l'OMI et les autres organisations compétentes aident plus particulièrement les États en développement à accroître leurs capacités dans ce domaine, notamment en créant de nouveaux centres et centres secondaires régionaux de coordination des opérations de sauvetage, et à agir efficacement pour régler dans la mesure du possible le problème posé par les navires et petites embarcations impropres à la navigation dans les zones relevant de leur juridiction nationale. Elle a souligné l'importance de la coopération dans ce domaine, y compris dans le cadre de la Convention SAR. L'Assemblée générale a aussi demandé aux États de continuer de rechercher ensemble une façon globale d'aborder les migrations internationales et le développement, y compris par le dialogue sur tous les aspects de cette problématique (voir les paragraphes 137 et 140).

## **Pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer**

Dans sa résolution A.867(20), intitulée "Lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer", l'Assemblée de l'OMI note avec préoccupation les incidents ayant entraîné des pertes en vies humaines et mettant en cause des navires inférieurs aux normes utilisés pour le transport de migrants. Elle y invite les gouvernements à coopérer et à redoubler d'efforts pour éliminer et prévenir ces pratiques dangereuses. À la suite de l'adoption de cette résolution, le MSC a approuvé la circulaire MSC/Circ.896/Rev.1, intitulée "Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer".

Il convient également de mentionner la résolution A.773(18), intitulée "Renforcement de la sauvegarde de la vie humaine en mer par le biais de la prévention et de l'élimination des pratiques dangereuses liées au transport clandestin de personnes à bord de navires".

## **12 ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS DE MER**

Aux termes de l'article 94, paragraphe 7, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'État du pavillon est tenu d'ouvrir une enquête sur tout accident de mer ou incident de navigation survenu en haute mer dans lequel est impliqué un navire battant son pavillon. Cette obligation s'applique si l'accident 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'enquête doit être menée par ou devant des personnes dûment qualifiées. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer exige que l'État du pavillon et l'autre État concerné coopèrent dans la conduite de l'enquête. Des dispositions sur la juridiction pénale en matière d'abordage ou en ce qui concerne tout autre incident de navigation maritime figurent à l'article 97 de la Convention. En vertu du paragraphe 2 de l'article 58 de la Convention, le paragraphe 7 de l'article 94 et l'article 97 s'appliquent également aux accidents de mer survenus dans la zone économique exclusive.

Conformément à l'article 97, paragraphe 1, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en cas d'abordage ou de tout autre incident de navigation maritime en haute mer, il ne peut être intenté de poursuites pénales ou disciplinaires au capitaine ou à tout autre membre du personnel du navire que devant les autorités judiciaires ou administratives soit de l'État du pavillon, soit de l'État dont l'intéressé est ressortissant. En outre, il ne peut être ordonné de saisie ou d'immobilisation du navire par d'autres autorités que celle de l'État du pavillon. L'article 97, paragraphe 2, prévoit qu'en matière disciplinaire "l'État qui a délivré un brevet de commandement ou un certificat de capacité ou permis est seul compétent pour prononcer, en respectant les voies légales, le retrait de ces titres, même si le titulaire n'a pas la nationalité de cet État". Les administrations maritimes devraient prendre cette disposition en considération lorsqu'elles décident de retirer les brevets délivrés conformément à la Convention STCW.

L'obligation, pour l'État du pavillon, d'effectuer une enquête sur tout accident survenu à l'un quelconque de ses navires est énoncée à la règle I/21 de la Convention SOLAS, l'article 23 de la Convention LL et l'article 12 de MARPOL. Toutefois, cette obligation est imposée dans le seul but de déterminer s'il est nécessaire d'apporter des modifications à ces instruments et il est en conséquence exigé des Parties qu'elles fournissent à l'OMI les renseignements appropriés. Les résolutions A.849(20) et A.884(21) contiennent des dispositions considérablement plus détaillées sur l'obligation qui incombe aux États en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de coopérer dans la conduite d'une enquête. La résolution A.849(20) note que les articles pertinents de ladite convention attestent de la ferme volonté, au niveau international, de renforcer la coopération entre les États dans le domaine des enquêtes et recommande à ceux-ci de mettre en œuvre les

procédures envisagées pour la conduite des enquêtes sur les accidents de mer menées pour des raisons de sécurité en mer et/ou de protection de l'environnement. Ces procédures sont énoncées dans le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, y compris les procédures de consultation, de coordination et de coopération qui doivent être appliquées, lors de la conduite d'une enquête, par les États du pavillon et les autres États qui ont d'importants intérêts en cause dans un accident de mer. Ce code a été modifié par la résolution A.884(21) en vue d'inclure les Directives pour les enquêtes sur les facteurs humains intervenant dans les accidents et incidents de mer.

Reconnaissant l'importance des enquêtes sur les accidents de mer, l'Assemblée de l'OMI a inscrit au plan d'action de haut niveau de l'Organisation des questions telles que le rôle de l'élément humain, les statistiques d'accidents et les enquêtes sur les accidents, la sécurité de l'évacuation ainsi que la survie et le sauvetage après un accident de mer.

En 2008, le MSC a adopté à sa quatre-vingt-quatrième session le Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (résolution MSC.255(84)), qui est devenu obligatoire en vertu de la Convention SOLAS. Ce nouveau code offre aux États une approche commune pour la conduite des enquêtes de sécurité maritime sur les accidents et les incidents de mer et favorise la coopération entre les États qui ont d'importants intérêts en jeu. Il prescrit l'obligation d'enquêter sur tous "les accidents de mer très graves". Il recommande que, dans les autres cas d'accident ou d'incident de mer, l'État du pavillon d'un navire mis en cause effectue une enquête de sécurité maritime s'il semble probable qu'il pourra en découler des renseignements utiles pour prévenir des accidents ou incidents de mer à l'avenir. Dans ce contexte, les rapports d'enquête sur les accidents, reçus et traités par le biais d'un module du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS), sont examinés et analysés par des organes spécifiques de l'Organisation. En novembre-décembre 2013, à sa vingt-huitième session, l'Assemblée a adopté la résolution A.1075(28) sur les Directives destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents (résolution MSC.255(84)).

### **Traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer**

À sa quatre-vingt-onzième session, tenue en 2006, le Comité juridique a adopté les Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer.

Il est recommandé d'observer les Directives dans tous les cas où des gens de mer pourraient être détenus par des autorités publiques à la suite d'un accident de mer.

Étant donné le caractère mondial de l'industrie maritime et les différentes juridictions auxquelles les gens de mer pourraient se trouver confrontés, ces derniers ont besoin d'une protection spéciale, s'agissant en particulier des rapports avec les autorités publiques. Les Directives ont pour objet de garantir que les gens de mer bénéficient d'un traitement équitable à la suite d'un accident de mer et pendant l'instruction et la détention par les autorités publiques, et que la détention ne se prolonge pas au-delà de ce qui est nécessaire.

Les Directives fournissent des conseils sur les mesures à prendre par toutes les parties susceptibles d'être mises en cause en cas d'accident : l'État du port ou l'État côtier, l'État du pavillon, l'État de nationalité des gens de mer, le propriétaire du navire et les gens de mer eux-mêmes. L'accent est mis sur la coopération et la communication entre les parties concernées et sur la nécessité de faire en sorte qu'aucune mesure discriminatoire ou de rétorsion ne soit prise à l'encontre des gens de mer du fait de leur participation à l'enquête. Toutes les mesures nécessaires devraient être prises pour garantir le traitement équitable des gens de mer. Le Comité juridique assure le suivi de la mise en œuvre des Directives.

Dans ce contexte, l'Assemblée a adopté à sa vingt-septième session la résolution A.1056(27) visant à promouvoir le respect des Directives OMI/OIT sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer.

Dans sa résolution 65/37 du 7 décembre 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a souligné que "les mesures de sûreté et de sécurité devaient être appliquées de façon que les gens de mer et pêcheurs en pâtissent le moins possible, notamment sur le plan de leurs conditions de travail" (paragraphe 75).

### **Sauvegarde et rassemblement des éléments de preuve après l'allégation qu'une infraction pénale grave aurait été commise à bord d'un navire ou après la notification qu'une personne manque à bord et au soutien moral et médical des personnes concernées**

Faisant suite à la résolution A.1058(27) qu'elle avait adoptée à sa vingt-septième session en novembre 2011, l'Assemblée a adopté à sa vingt-huitième session, en décembre 2013, la résolution A.1091(28) sur les Directives relatives à la sauvegarde et au rassemblement des éléments de preuve après l'allégation qu'une infraction pénale grave aurait été commise à bord d'un navire ou après la notification qu'une personne manque à bord et au soutien moral et médical des personnes concernées. L'objet principal de ces Directives est d'aider les capitaines de navires à préserver les éléments de preuve et à assurer un soutien moral et médical aux personnes affectées et, le cas échéant, à rassembler des éléments de preuve, entre le moment où il est signalé qu'une infraction pénale grave a pu être commise à bord du navire et celui où interviennent les services de police ou d'autres enquêteurs spécialisés dans les enquêtes sur le lieu d'un délit.

## **13 ACTES ILLICITES**

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit le cadre juridique pour la répression des actes illicites commis en mer dans les diverses zones maritimes. Elle contient également des dispositions spécifiques relatives à la lutte contre la piraterie, le trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes, le transport d'esclaves et les émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer.

Un Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre a été formellement adopté à une réunion de chefs d'États tenue à Yaoundé (Cameroun) le 25 juin 2013 et a été signé tout de suite après par les représentants ministériels de 22 États. Ce code comprend un nombre d'éléments du Code de conduite de Djibouti, l'accord régional de lutte contre la piraterie pour les États d'Afrique de l'Est, mais a une portée bien plus grande puisqu'il traite d'une gamme d'activités illicites en mer qui comprend la pêche illégale, le trafic de stupéfiants, les actes de piraterie et le trafic de migrants.

Les signataires du Code entendent coopérer dans toute la mesure du possible pour empêcher et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, le crime organisé transnational dans le domaine maritime, le terrorisme maritime, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et d'autres activités illégales en mer, afin :

- de mettre en commun et de signaler les renseignements pertinents;
- d'intercepter les navires et/ou aéronefs dont on soupçonne qu'ils servent à commettre de tels actes illicites en mer;

- de veiller à ce que les personnes qui commettent ou tentent de commettre des actes illicites en mer soient appréhendées et traduites en justice; et
- de simplifier la prise en charge, le traitement et le rapatriement appropriés des gens de mer, des pêcheurs, du personnel de bord et des passagers ayant fait l'objet d'actes illicites en mer, en particulier ceux qui ont subi des violences.

Tout en promouvant la coopération régionale, le Code reconnaît les principes d'égalité souveraine et d'intégrité territoriale des États et de non-ingérence dans les affaires intérieures d'autres États.

Le Code repose aussi sur le Mémoire d'entente sur le réseau intégré de garde-côtes en Afrique de l'Ouest et du Centre, qui a été élaboré en 2008 par l'OMI et l'Organisation maritime d'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), puis mis au point par la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Commission du golfe de Guinée, avec l'aide de l'OMI et en application des résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) du Conseil de sécurité des Nations Unies. Ces résolutions invitent les États de la région à établir un cadre et une stratégie régionale détaillée pour faire face aux actes de piraterie et vols à main armée, prévoyant notamment la mise en commun de renseignements et un mécanisme de coordination des opérations tout en faisant fond sur les initiatives existantes, notamment celles que l'OMI a lancées et supervise.

Un Fonds d'affectation spéciale multidonateurs a été créé afin de soutenir la mise en œuvre des projets de sécurité maritime de l'OMI en vertu du Code de conduite et du Mémoire d'entente, poursuivant les activités récemment menées, telles que les exercices de simulation organisés par l'OMI, qui visent à démontrer l'importance cruciale de la coopération entre les différents ministères et organismes publics, au moyen de toute une gamme de scénarios évolutifs qui permettent de déterminer les rôles et responsabilités de chacun ainsi que les processus et procédures à utiliser, au quotidien comme lors d'un incident.

## **Piraterie**

Les articles 100 à 107 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer réaffirment l'obligation imposée à chaque État de coopérer à la répression de la piraterie. Les définitions de la piraterie et d'un navire pirate, ainsi que les dispositions relatives à la saisie d'un navire pirate et à la responsabilité en cas de saisie, sont les principaux éléments de ces articles. Les articles 105 (saisie d'un navire ou d'un aéronef pirate) et 110 (droit de visite dont jouissent les navires de guerre à l'égard des navires étrangers en haute mer) fournissent une base juridique pour une intervention en cas d'actes de piraterie. Cette base juridique s'applique aussi à la zone économique exclusive en vertu des dispositions du paragraphe 2 de l'article 58.

Un nombre alarmant d'actes de piraterie continuent d'être commis dans certaines régions océaniques, mettant ainsi gravement en danger la vie humaine, causant des risques sérieux pour la navigation et à l'environnement et entraînant des répercussions négatives sur le commerce international. À cet égard, et compte tenu de l'obligation qu'ont les États de coopérer à la répression de la piraterie, qui est énoncée à l'article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'OMI a adopté en novembre 1983, la résolution A.545(13), intitulée "Mesures à prendre pour prévenir les actes de piraterie et les vols à main armée contre les navires", puis la résolution A.738(18), intitulée "Mesures destinées à prévenir et à réprimer la piraterie et le vol à main armée à l'encontre des navires".

Dans cette seconde résolution, l'Assemblée a chargé le MSC de maintenir la question à l'étude, et celle-ci a donc été inscrite au plan d'action de haut niveau. Par conséquent, le Secrétariat de l'OMI tient à jour des bases de données sur la question dans le cadre du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) (<http://gisis.imo.org>) et diffuse des rapports mensuels sur les actes de piraterie et les vols à main armée commis à l'encontre des navires, et sur les cas d'embarquement clandestin et de migration illégale; en outre, il recherche constamment des moyens de lutter contre toutes les formes d'actes illicites perpétrés en mer. L'OMI, en coopération avec la Division des affaires maritimes et du droit de la mer et l'ONU DC, encourage aussi activement la coopération régionale pour lutter contre la piraterie, par le biais d'une série de réunions et séminaires régionaux. En outre, la résolution A.923(22) énonce des "Mesures destinées à empêcher l'immatriculation de navires "fantômes"".

À sa vingt-quatrième session, tenue en novembre et décembre 2005, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.979(24) sur les actes de piraterie et vols à main armée perpétrés à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes. Elle y condamne et déplore tous les actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires, et exhorte toutes les Parties qui pourraient être en mesure de prêter assistance à prendre des mesures, dans le respect des dispositions du droit international, afin qu'il soit mis fin sur le champ à tous les actes ou tentatives d'actes de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires; que tout plan visant à commettre de tels actes soit abandonné; et que tout navire détourné soit libéré immédiatement et sans condition et qu'aucun préjudice ne soit causé aux gens de mer servant à bord.

Bien que les recommandations énoncées dans la résolution A.979(24) restaient judicieuses et pertinentes, l'examen d'un certain nombre d'incidents signalés à l'Organisation semblait indiquer que les États Membres ne les avaient pas tous appliquées. En 2007, l'Assemblée a réitéré ses recommandations et a une nouvelle fois sensibilisé l'opinion internationale au grave danger que la poursuite des actes de pirateries et des vols à main armée faisait peser sur la vie humaine dans la région considérée en adoptant la résolution A.1002(25) sur les actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes. Dans la nouvelle résolution, elle priait le Gouvernement fédéral de transition de Somalie, le Conseil et le Secrétaire général de prendre les mesures appropriées qui étaient de leur ressort et priait, en particulier, le MSC d'entreprendre une révision approfondie des directives existantes de l'Organisation en matière de prévention et de répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires. Les Directives révisées ont ensuite été diffusées sous couvert de la circulaire MSC.1/Circ.1333, intitulée "Recommandations aux Gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à mains armée à l'encontre des navires" et de la circulaire MSC.1/Circ.1334, intitulée "Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires". Dans la résolution A.1002(25), l'Assemblée exhortait également les gouvernements de la région à conclure, en collaboration avec l'Organisation, et à mettre en œuvre dans les plus brefs délais, un accord régional en vue de prévenir, décourager et éliminer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires.

Dans sa résolution 62/215 du 22 décembre 2007, l'Assemblée générale des Nations Unies s'est déclarée gravement préoccupée par les attaques violentes dont continuaient de faire l'objet les navires au large des côtes de la Somalie et s'est félicitée des initiatives soutenues par l'OMI et le Programme alimentaire mondial pour renforcer la coopération entre les États en vue de la protection des navires, en particulier ceux qui transportent une aide humanitaire, des actes de piraterie et des vols à main armée dans la région. Elle a en outre pris note de l'adoption de la résolution A.1002(25), le 29 novembre 2007, par l'Assemblée de l'OMI et a

encouragé les États à veiller à sa pleine application. De même, elle a pris note des initiatives prises par le Secrétaire général de l'OMI pour donner suite à la résolution A.979(24) et faire participer la communauté internationale à la lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée contre les navires naviguant dans les eaux situées au large des côtes de la Somalie. Elle a continué d'examiner ces questions dans le cadre de résolutions ultérieures.

Le 2 juin 2008, le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté la résolution 1816(2008) aux termes de laquelle il a décidé que, à la suite de la lettre du 27 février 2008 adressée par le Gouvernement fédéral de transition somalien au Président du Conseil de sécurité des Nations Unies pour lui transmettre son accord, les États qui coopèrent avec ce dernier à la lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer seraient autorisés, pour une période de six mois, à entrer dans les eaux territoriales somaliennes et à utiliser "tous moyens nécessaires" pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer. Le Conseil de sécurité a prorogé cette autorisation pour une période de douze mois dans la résolution 1846 (2008) et l'a étendue à des organisations régionales. Dans la résolution 1851 (2008), il a autorisé, pour une période de douze mois, "les États et les organisations régionales qui coopèrent à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et concernant lesquels le Gouvernement fédéral de transition aurait donné notification préalable au Secrétaire général à prendre toutes mesures nécessaires et appropriées en Somalie aux fins de réprimer ces actes de piraterie et vols à main armée commis en mer". Dans les résolutions 1897 (2009), 1950 (2010), 2020 (2011), 2077 (2015) et 2125 (2013) ces deux autorisations ont été reconduites pour une nouvelle période de douze mois. Les mesures prises doivent être conformes aux prescriptions énoncées dans les résolutions susmentionnées du Conseil de sécurité, ainsi qu'au droit international. Ces résolutions indiquent expressément qu'elles s'appliquent à la seule situation en Somalie et ne peuvent être regardées comme établissant un droit international coutumier.

La résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité a été adoptée avec l'assentiment des autorités somaliennes, qui n'ont les moyens ni d'intercepter les pirates ni de patrouiller dans leurs eaux territoriales ou d'assurer la sécurité. Elle faisait suite à une vague d'attaques de navires au large des côtes somaliennes, notamment de détournements de navires affrétés par le Programme alimentaire mondial (PAM) et d'autres navires de commerce, qui compromettent "l'acheminement effectif, les délais d'acheminement et la sécurité de l'acheminement de l'aide alimentaire et des autres secours humanitaires destinés aux populations somaliennes" et représentent un grave danger pour les navires, les équipages, les passagers et les cargaisons.

Affirmant que l'autorisation donnée dans la résolution s'applique à la seule situation en Somalie, qu'elle n'affecte pas les droits ou obligations découlant de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et qu'elle ne peut être regardée comme établissant le droit international coutumier, le Conseil de sécurité a par ailleurs demandé aux États coopérants de garantir que les activités ou actions qu'ils mènent pour lutter contre la piraterie n'ont pas pour effet de refuser ou de restreindre le droit de passage inoffensif des navires d'États tiers.

Tout en engageant les États dont les navires de guerre et les aéronefs militaires opèrent en haute mer au large des côtes somaliennes, et dans l'espace aérien adjacent, à faire preuve de vigilance, le Conseil de sécurité a encouragé les États désireux d'emprunter les routes maritimes commerciales situées au large des côtes somaliennes à renforcer et à coordonner, en coopération avec le Gouvernement fédéral de transition, l'action menée pour décourager les attaques et les détournements de navires. Enfin, tous les États ont été engagés à coopérer entre eux, avec l'OMI et, le cas échéant, avec les organisations régionales



compétentes ainsi qu'à prêter assistance aux navires menacés ou attaqués par des pirates ou des auteurs de vols à main armée.

À la suite de la résolution A.1002(25), une réunion sous-régionale de haut niveau organisée par l'OMI à l'intention des États des régions de l'ouest de l'océan Indien, du golfe d'Aden et de la mer Rouge s'est tenue à Djibouti du 26 au 29 janvier 2009. Les participants y ont examiné et adopté le texte d'un projet d'instrument de l'OMI relatif à la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental, le golfe d'Aden et de la mer Rouge, qui avait été établi au cours d'une réunion sous-régionale sur la question, que l'Organisation avait conviée à Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie) du 14 au 18 avril 2008. À ce jour, le Code de conduite de Djibouti a été signé par 20 États de la région et les signataires sont convenus de coopérer, d'une manière conforme au droit international, pour :

1. arrêter les personnes que l'on soupçonne sérieusement d'avoir commis des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires, mener des enquêtes à leur sujet et les traduire en justice, y compris celles qui incitent à commettre ces actes ou les facilitent intentionnellement;
2. intercepter et saisir les navires suspects et les biens qui se trouvent à leur bord;
3. secourir les navires, les personnes et les biens qui font l'objet d'actes de piraterie et de vols à main armée et simplifier la prise en charge, le traitement et le rapatriement appropriés des gens de mer, des pêcheurs, du personnel de bord et des passagers qui ont fait l'objet de ces actes, en particulier ceux qui ont subi des actes de violence; et
4. mener des opérations communes, aussi bien entre États signataires qu'avec les marines des pays qui ne sont pas de la région, comme, par exemple, désigner des agents de la force publique ou d'autres agents habilités qui embarqueront à bord de navires ou d'aéronefs patrouilleurs d'un autre signataire.

Le Code de conduite de Djibouti prévoit l'échange de renseignements relatifs à la piraterie, par l'intermédiaire d'un certain nombre de centres et de points de contact nationaux, au moyen des infrastructures et des dispositifs existants pour les communications navire-côtière et côtière-navire (à savoir, le Centre de coordination de sauvetage maritime régional de Mombasa (Kenya) et le Centre de coordination de sauvetage sous-régional de Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie)) ainsi que du centre d'information maritime régional qui a été établi à Sanaa (Yémen) en 2011.

Les signataires se sont également engagés à examiner leur législation nationale afin de s'assurer que les lois en place dans leur pays permettent de faire tomber sous le coup du droit pénal les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires et qu'il existe des dispositions appropriées permettant l'exercice du pouvoir juridictionnel, la conduite d'enquêtes et la traduction en justice des auteurs présumés.

Aux fins de promouvoir l'application pleine et effective du Code de conduite de Djibouti, le Secrétariat de l'OMI a créé en avril 2010 une section de l'exécution des projets, chargée de coordonner et de gérer les activités pertinentes de renforcement des capacités. Toutes les dépenses afférentes à cette section sont imputées au Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour le Code de conduite de Djibouti. Les activités susvisées sont exécutées en coopération avec d'autres entités concernées, parmi lesquelles la Division des affaires maritimes et du

droit de la mer, le Bureau politique des Nations Unies pour la Somalie (qui a par la suite été remplacé par la Mission d'assistance des Nations Unies en Somalie (MANUSOM)), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL), l'Union européenne et le Centre d'échange d'informations de l'Accord régional de coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (ReCAAP).

En application du Code de conduite de Djibouti, plusieurs réunions et activités de renforcement des capacités ont été organisées au niveau régional. De plus, l'OMI a financé et coordonné une série de réunions, connues sous le nom de "processus de Kampala", auxquelles elle a participé. Ces réunions visaient à promouvoir la coopération en matière de lutte contre la piraterie entre le Gouvernement fédéral de transition somalien et les régions du Galmudug, du Puntland et du Somaliland.

À sa vingt-sixième session (novembre-décembre 2009), l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.1025(26), intitulée "Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires", laquelle donnait notamment une nouvelle définition des vols à main armée à l'encontre des navires, précisait la zone géographique dans laquelle de tels actes étaient commis et incluait une référence au fait d'inciter à commettre de tels actes ou à les faciliter, par souci d'harmonisation avec la définition de la piraterie énoncée à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Des recommandations supplémentaires ont été élaborées par le MSC en mai 2011 et publiées sous couvert de la circulaire MSC.1/Circ.1404, intitulée "Directives pour faciliter la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires".

À cette même session, en 2009, l'Assemblée de l'OMI a adopté également la résolution A.1026(26) sur les "Actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes, dans laquelle, en plus d'élargir efficacement l'application des dispositions de la résolution A.1002(25) sur les "Actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes", elle priait instamment les gouvernements de diffuser aux navires les recommandations et directives de l'OMI, y compris les meilleures pratiques de gestion émanant du secteur des transports maritimes; de diffuser des conseils et des avertissements en cas d'attaque; de conseiller aux navires d'emprunter le couloir de transit recommandé par la communauté internationale; et de signaler les attaques, d'enquêter sur ces actes et de poursuivre ceux qui les commettent. Par la suite, l'Assemblée, à sa vingt-septième session, tenue en 2011, a adopté la résolution A.1044(27) qui met à jour les dispositions de la résolution A.1026(26) compte tenu des faits nouveaux survenus depuis la précédente session, tout en fournissant un cadre général pour répondre aux nouvelles questions.

Le 3 février 2011, le Secrétaire général de l'ONU a officiellement inauguré au Siège de l'OMI le thème retenu pour la Journée mondiale de la mer de 2011, à savoir "Piraterie : orchestrer la réponse", ainsi que le plan d'action élaboré par l'OMI en coopération avec le secteur et les organisations représentant les gens de mer afin de concourir à la réalisation des objectifs fixés pour l'année et au-delà. L'occasion a réuni des représentants de gouvernements, par l'entremise de la communauté diplomatique, d'autres organismes des Nations Unies (à savoir, le Programme alimentaire mondial (PAM) et l'ONUDC), des forces navales et militaires, du secteur maritime, des gens de mer et d'autres entités et personnes intéressées, tous unis pour condamner les actes de piraterie et les vols à main armée en mer sous toutes leurs formes.

Par le biais du plan d'action susmentionné, l'Organisation visait à maintenir et à intensifier son attention sur les efforts de tous types qui pourraient être déployés en vue de lutter contre la piraterie et à favoriser une action plus générale au niveau international. Ce plan comprenait six objectifs principaux pour 2011 et au-delà :

1. accroître les pressions au niveau politique pour obtenir la libération de tous les otages détenus par les pirates;
2. réviser et améliorer les directives de l'OMI à l'intention des Administrations et des gens de mer et promouvoir le respect des meilleures pratiques de gestion du secteur et des mesures de prévention, d'autoprotection et de défense qu'il est recommandé aux navires d'observer;
3. promouvoir un plus grand degré d'appui de la part des forces navales et un niveau de coordination accru avec elles;
4. promouvoir une coordination et une coopération en matière de lutte contre la piraterie entre les États, les régions, les organisations et le secteur maritime selon des procédures convenues entre eux;
5. aider les États à se doter, dans les régions du monde infestées de pirates et ailleurs, des capacités nécessaires pour dissuader, appréhender et traduire en justice ceux qui commettent des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires; et
6. offrir des services d'assistance, pendant la phase post-traumatique, aux personnes attaquées ou prises en otage par des pirates et à leur famille.

À sa quatre-vingt-dix-huitième session, tenue en avril 2011, le Comité juridique a examiné un certain nombre de documents dans lesquels sont recensés les principaux éléments qui peuvent être inclus dans les législations nationales pour faciliter la pleine application des conventions internationales applicables visant à dissuader la piraterie et les infractions connexes, afin d'aider les États à mettre en œuvre les dispositions de ces conventions de façon uniforme et cohérente. Ces documents avaient été soumis par le Secrétariat de l'OMI, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, l'ONUUDC et le Gouvernement ukrainien. Le Comité est convenu que ces documents pourraient être utiles aux États qui élaboraient une législation nationale sur la piraterie ou qui passaient en revue la législation existante en la matière. Le Secrétariat a publié ces documents sous couvert de la lettre circulaire No 3180, datée du 17 mai 2011.

De plus, l'OMI, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer et l'ONUUDC, dans le cadre de leurs efforts visant à coopérer plus efficacement à la lutte contre la piraterie, ont rassemblé les renseignements recueillis par chaque organisme sur la législation contre la piraterie, qui ont été mis à la disposition du public sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer. Récemment, au paragraphe 101 de sa résolution 68/70, l'Assemblée générale a invité l'OMI, l'ONUUDC et la Division des affaires maritimes et du droit de la mer "à continuer de coopérer en vue d'aider les États Membres qui le souhaitent à renforcer leurs lois nationales sur la piraterie".

Sur la question des armes à feu à bord, la position du MSC a évolué comme suit au fil des ans : la circulaire MSC/Circ.623 (18 juin 1993) énonçait que "le port et l'usage d'armes à feu, que ce soit à des fins de protection individuelle ou de protection du navire, sont fortement découragés" (paragraphe 40 de l'annexe); puis la circulaire MSC/Circ.1333 (26 juin 2009) affirmait que "les États du pavillon devraient fortement décourager le port et l'utilisation

d'armes à feu par les gens de mer à des fins de protection individuelle ou de protection du navire" (paragraphe 5 de l'annexe); enfin, la position actuelle reconnaît tacitement que le déploiement de personnel de sûreté armé à bord des navires est devenu une pratique couramment admise par le secteur maritime et les États du pavillon dans certaines circonstances.

À sa quatre-vingt-neuvième session, tenue en mai 2011, le MSC a réaffirmé sa position consistant à ni cautionner ni condamner l'utilisation de personnel armé à bord des navires de commerce, et à accepter que le choix de transporter du personnel armé relevait d'une décision individuelle sujette à la législation de l'État du pavillon, ce qui concorde avec les obligations et responsabilités de l'État du pavillon énoncées par la Convention sur le droit de la mer (par exemple en son article 94). Il a été reconnu qu'il fallait se montrer réaliste et accepter que certains propriétaires de navires aient recours à du personnel armé à bord, aussi l'OMI se devait-elle d'élaborer des recommandations à ce sujet. Toutefois, le Comité a insisté sur la nécessité de traiter avec une extrême prudence les questions relatives à la responsabilité, à la juridiction, à la souveraineté, aux navires en transit et au droit de passage inoffensif, parmi d'autres questions. Ayant reconnu la nécessité de l'emploi de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires, et ayant élaboré des recommandations à ce sujet, il a approuvé une circulaire MSC sur les "Recommandations intérimaires à l'intention des propriétaires de navires, exploitants de navires et capitaines de navires sur l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé (PCASP) à bord des navires dans la zone à haut risque" ainsi qu'une autre circulaire MSC sur la même question mais à l'intention des États du pavillon.

Au cours des sessions suivantes du MSC et du Comité de la simplification des formalités (FAL), ces recommandations ont été mises à jour (on les trouve actuellement dans les circulaires MSC.1/Circs.1405/Rev.2 et 1406/Rev.2, respectivement), et il a été décidé qu'il fallait élaborer d'autres recommandations au sujet des aspects douaniers du transport, de l'embarquement et du débarquement d'armes à feu et de matériel de sûreté dans des zones relevant de la juridiction des États côtiers et des États du port, en tenant compte des préoccupations des États du port et des États côtiers quant à l'entrée d'équipes de personnel armé dans leurs eaux territoriales. Le Comité a par la suite approuvé la circulaire MSC/Circ.1408 sur les "Recommandations intérimaires révisées à l'intention des États du port et des États côtiers sur l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires se trouvant dans la zone à haut risque" qui a été révisée par la circulaire MSC.1/Circ.1408/Rev.1 et la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2, intitulée "Questionnaire sur les renseignements relatifs aux règles des États du port et des États côtiers en matière de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires".

En mai 2012, à la suite d'un débat de haut niveau sur la question du personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires, le MSC a élaboré des Directives intérimaires à l'intention des sociétés privées de sûreté maritime qui fournissent du personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires dans la zone à risque (MSC.1/Circ. 1443) dans laquelle figuraient des orientations sur les règles relatives à l'utilisation de la force, en complément des recommandations existantes et pour aider davantage à l'élaboration de principes directeurs au niveau national et faciliter une plus grande harmonisation des politiques au niveau international sur la question du personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires.

Ayant décidé que le MSC n'appuyait ni l'autocertification ni l'autoréglementation dans le secteur des services privés de sûreté maritime, il a été convenu que l'Organisation internationale de normalisation (ISO) serait la mieux à même d'élaborer des normes relatives aux sociétés privées de sûreté maritime (PMSC) en suivant les recommandations de l'OMI. Le Comité MSC a transmis la circulaire MSC.1/Circ.1443 à l'ISO afin que celle-ci serve de

document de base pour l'élaboration d'une norme ISO appropriée. En novembre 2012, l'ISO a publié la nouvelle spécification accessible au public PAS 28007, qui fait partie de la série ISO 28000, dans laquelle la norme ISO 28000:2007 concerne les spécifications relatives aux systèmes de gestion de la sûreté et la norme ISO 28003:2007 indique les exigences pour les organismes effectuant l'audit et la certification relatifs à la norme ISO 28000:2007. La spécification ISO PAS 28007 établit les directives relatives à l'application de la norme ISO 28000 aux sociétés privées de sûreté maritime.

À sa vingt-huitième session, tenue du 25 novembre au 4 décembre 2013 au Siège de l'OMI, l'Assemblée a adopté à l'unanimité la résolution A.1069(28), intitulée "Prévention et répression de la piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites dans le golfe de Guinée", pour soutenir les travaux de l'Organisation dans ce domaine.

### **Trafic illicite de drogues**

Conformément à l'article 108 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États sont tenus de coopérer à la répression du trafic illicite de drogues auquel se livrent des navires naviguant en haute mer. Cette obligation s'applique à la ZEE en vertu des dispositions du paragraphe 2 de l'article 58. Le problème du trafic de drogues a été examiné par l'OMI dans le cadre des amendements adoptés en 1990 à la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL). Les pratiques et les normes recommandées qui sont énoncées dans la Convention FAL sont destinées aux autorités publiques des Gouvernements contractants, mais ne sont toutefois applicables que dans les limites de la juridiction de l'État du port. Les mesures visant à éliminer le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes en haute mer et dans la zone économique exclusive sont considérées à l'article 108 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ainsi qu'à l'article 17 de la Convention des Nations Unies de 1988 contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes. L'article 17 porte sur la coopération entre les parties autorisées par l'État du pavillon à arraisonner et inspecter les navires se livrant à un trafic illicite de cette nature. En outre, si la participation à ce trafic est prouvée, des mesures appropriées peuvent être prises à l'encontre du navire, des personnes et de la cargaison à bord.

La résolution A.872(20) de l'Assemblée de l'OMI sur les "Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux" a été révisée à la fois par le MSC à sa quatre-vingt-deuxième session et par le FAL à sa trente-quatrième session. Les Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs chimiques à bord des navires effectuant des voyages internationaux ont été émises en tant que résolutions MSC.228(82) et FAL.9(34), respectivement.

### **Terrorisme**

Divers actes de terrorisme ont également menacé la sécurité des navires ainsi que celle de leurs passagers et équipages. L'OMI a donné suite à la demande qui lui a été faite par l'Assemblée générale des Nations Unies de contribuer à l'élimination progressive du terrorisme international. La Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (Convention et Protocole SUA) visent les actes illicites qui ne relèvent pas de la définition de la piraterie, telle que donnée à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Le texte original de la Convention et du Protocole SUA a pour principal objectif de garantir que des mesures appropriées sont prises à l'encontre d'auteurs d'actes illicites commis contre des navires et des plates-formes fixes situées sur le plateau continental. La Convention et le Protocole SUA citent diverses infractions, telles que la capture de navires par la force; les voies de fait contre des personnes à bord; et l'introduction d'engins de nature à détruire ou endommager le navire. Les Gouvernements contractants sont tenus d'extrader ou de poursuivre les auteurs présumés de telles infractions.

Les attaques terroristes perpétrées contre les États-Unis d'Amérique le 11 septembre 2001 ont donné lieu à une action concertée au sein de l'OMI, dont rend compte la résolution A.924(22) de l'Assemblée de l'OMI intitulée "Examen des mesures et procédures visant à prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sûreté des passagers et des équipages et la sécurité des navires". Dans cette résolution, l'Assemblée demandait la révision des mesures juridiques et techniques et l'examen de nouvelles mesures en vue de prévenir et de réprimer les actes de terrorisme à l'encontre des navires et d'améliorer la sûreté à bord et à terre, afin de réduire les risques encourus par les passagers, les équipages et le personnel portuaire à bord des navires et dans les zones portuaires, ainsi que les risques encourus par les navires et leurs cargaisons.

En application de la résolution A.924(22), le Comité juridique de l'OMI a entrepris une révision exhaustive des instruments SUA. À la suite de cette révision, une Conférence internationale sur la révision des instruments SUA a été organisée au Siège de l'OMI en octobre 2005, au cours de laquelle deux Protocoles portant modification du texte original de la Convention et du Protocole ont été adoptés, à savoir le Protocole de 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole de 2005 relatif au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental.

Les Protocoles de 2005 modifient les instruments d'origine en élargissant la liste des infractions à y inclure; sont notamment érigés en infraction, le fait d'utiliser un navire d'une manière qui provoque la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, de transporter toute arme biologique, chimique ou nucléaire (BCN), en sachant qu'il s'agit d'une telle arme, et de transporter des équipements, matières ou logiciels ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme BCN, en ayant l'intention de les utiliser à cette fin. Commet également une infraction toute personne qui, illicitement et délibérément, transporte à bord d'un navire une autre personne en sachant que cette personne a commis un acte qui constitue une infraction visée par la Convention SUA ou une des infractions visées par l'un des traités énumérés dans l'Annexe. Le Protocole de 2005 à la Convention SUA introduit des dispositions prévoyant l'arraisonnement du navire s'il existe des raisons sérieuses de soupçonner que le navire ou une personne à bord du navire a été, est ou est sur le point d'être impliqué dans la commission d'une infraction visée par la Convention. Le préambule du Protocole de 2005 à la Convention SUA rappelle l'importance de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et du droit international coutumier de la mer.

En sus des amendements aux instruments SUA, une réglementation en matière de sécurité entièrement nouvelle destinée à éviter que les navires et leurs cargaisons ne deviennent la cible d'activités terroristes a été examinée et adoptée lors d'une Conférence diplomatique qui a eu lieu en décembre 2002. Les nouvelles mesures sont basées sur un projet de code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires; l'application de certaines parties de ce code sera rendue obligatoire en vertu d'amendements à la Convention SOLAS de 1974. Ce code fournit un cadre de coopération entre les gouvernements, les organismes gouvernementaux, les administrations locales, le secteur des transports maritimes et les industries portuaires, l'objectif étant de pouvoir détecter les

---

menaces pour la sûreté et de prendre des mesures de prévention pour éviter des événements liés à la sûreté qui affectent les navires ou les installations portuaires utilisés dans le commerce international.

Le plus conséquent de ces amendements est l'insertion d'un nouveau chapitre XI-2 dans la Convention SOLAS visant à réglementer l'application du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Ce code contient des prescriptions détaillées relatives à la sûreté à l'intention des gouvernements, des autorités portuaires et des compagnies de navigation, qui sont énoncées dans une partie d'application obligatoire (Partie A), et une série de recommandations sur les dispositions à prendre pour satisfaire à ces prescriptions, qui figurent dans une deuxième partie à caractère non obligatoire (Partie B). Il est demandé aux Administrations maritimes d'établir des niveaux de sûreté et de veiller à ce que les navires autorisés à battre leur pavillon reçoivent des renseignements sur les niveaux de sûreté existants. Avant son entrée dans un port ou lorsqu'il se trouve dans un port situé à l'intérieur du territoire d'un Gouvernement contractant, un navire doit satisfaire aux prescriptions applicables au niveau de sûreté fixé par le Gouvernement contractant si celui-ci est plus élevé que celui qui a été établi par l'Administration pour ce navire. Le rôle du capitaine dans l'exercice de son jugement professionnel quant aux décisions nécessaires pour maintenir la sûreté de son navire est explicitement confirmé par la condition selon laquelle le capitaine ne doit pas être restreint par la compagnie qui gère le navire, l'affrètement ou toute autre personne.

En vertu des nouvelles règles de la Convention SOLAS, tous les navires doivent être munis d'un système d'alerte de sûreté du navire. Lorsqu'il est activé, ce système déclenche et transmet une alerte de sûreté navire-côtière à une autorité compétente désignée par l'Administration, identifiant le navire et son emplacement, et indiquant que la sûreté du navire est menacée ou a été mise en péril. Il ne déclenche aucune alarme à bord du navire. Le système d'alerte de sûreté du navire doit pouvoir être activé depuis la passerelle de navigation et depuis au moins un autre emplacement.

Les nouvelles règles contiennent également des prescriptions concernant les installations portuaires, prévoyant notamment que les Gouvernements contractants veillent à ce que des plans de sûreté des installations portuaires soient élaborés, mis en œuvre et passés en revue conformément aux dispositions du Code ISPS. D'autres règles prévoient la communication de renseignements à l'OMI, le contrôle des navires dans les ports (y compris des mesures telles que le retard, la retenue du navire, la restriction des opérations – dont le mouvement à l'intérieur du port – ou l'expulsion d'un navire du port), ainsi que la responsabilité spécifique des compagnies.

Depuis l'entrée en vigueur du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS le 1er juillet 2004, le MSC et les autres Comités ont modifié les conventions existantes et élaboré une gamme détaillée de recommandations ayant trait à la sécurité maritime, qui comprennent notamment : des modifications à la Convention et au Recueil STCW de 1978 relatives à la formation des agents de sûreté du navire ainsi que du personnel de bord, qu'il ait ou non des attributions en matière de sûreté, et à la délivrance des certificats correspondants; directives relatives à la formation des agents de sûreté des compagnies maritimes et des installations portuaires et à la délivrance de brevets; normes de fonctionnement, directives et recommandations en ce qui concerne les systèmes d'alerte de sûreté des navires (SSAS) et questions connexes; recommandations pour les auto-évaluations internes des Gouvernements contractants, des Administrations, des compagnies maritimes, des installations portuaires et des navires; recommandations sur l'habilitation des organismes de sûreté reconnus (RSO), recommandations sur l'accès des autorités publiques, des services d'intervention d'urgence et des pilotes à bord des navires auxquels s'applique le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS;

recommandations intérimaires sur les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui visent à renforcer la sûreté maritime; directives facultatives sur les aspects liés à la sûreté de l'exploitation des navires qui ne relèvent pas du champ d'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS; recommandations sur la mise en œuvre de la Convention FAL et du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, dans le contexte du Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes; et directives pour la mise en œuvre des aspects particuliers du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

Le MSC a élaboré le Guide pour la sûreté maritime de l'OMI et le Code ISPS, afin de fournir aux Gouvernements Contractants de la Convention SOLAS et aux parties prenantes du secteur responsables de la mise en œuvre du Code ISPS une source de recommandations globale et actualisée, avec des liens pertinents vers d'autres initiatives de l'OMI en cours. Ce Guide a pour objet d'aider les États à promouvoir la sécurité maritime à travers l'élaboration du cadre juridique requis et la mise en place des pratiques et procédures administratives connexes, ainsi que des ressources matérielles, techniques et humaines nécessaires. Il a également pour objet de servir d'aide et de référence à l'intention de ceux qui mènent des activités de renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté maritime.

### **Passagers clandestins**

En novembre 1997, l'Assemblée de l'OMI a adopté des "Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin". Si ces directives reconnaissaient que la législation à cet égard variait d'un pays à l'autre, elles établissaient des principes de base communs s'appuyant sur une étroite coopération entre les propriétaires de navires et les autorités portuaires.

En 2002, la Convention FAL a été modifiée pour y ajouter une nouvelle section 4 sur les passagers clandestins, qui, entre autres, définit des principes généraux, arrête des mesures destinées à empêcher l'embarquement de passagers clandestins à bord des navires et énonce des principes devant guider le traitement des passagers clandestins à bord, ainsi que les procédures devant régir le débarquement et le retour de passagers clandestins. À cet égard, le Comité de la simplification des formalités a adopté à sa vingt-septième session, en septembre 2011, la résolution FAL.11(37), intitulée "Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin"



---

## CHAPITRE II

### PRÉVENTION ET MAÎTRISE DE LA POLLUTION DES MERS

#### GÉNÉRALITÉS

La partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer porte sur la protection et la préservation du milieu marin. L'article 192 impose aux États l'obligation générale de protéger et de préserver le milieu marin. Cette obligation s'applique partout dans les océans. L'article 194 précise les mesures compatibles avec la Convention que doivent prendre les États, séparément ou conjointement selon qu'il convient, pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, quelle qu'en soit la source.

L'article 1, paragraphe 4, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit la "pollution du milieu marin" comme l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément. L'article 1, paragraphe 5 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, tient compte de la définition du terme "immersion" énoncée à l'article III de la Convention de Londres. Cette définition a été affinée dans l'article 1.4 du Protocole de Londres en y incluant : "tout entreposage de déchets ou autres matières sur le fond des mers, ainsi que dans leur sous-sol, à partir de navires, plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer" et "tout abandon ou renversement sur place de plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer, dans le seul but de leur élimination délibérée".

Les États sont en outre tenus, en vertu de l'article 197 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 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. L'OMI est l'organisation internationale compétente pour adopter des règles et des normes relatives à la pollution par les navires et à la pollution par immersion.

Plusieurs instruments de l'OMI ayant trait à la sécurité et à la sûreté maritimes contiennent des dispositions qui contribuent indirectement à prévenir et à maîtriser les risques de pollution présentés par les événements de mer mettant en cause des navires. L'adoption des normes les plus élevées en matière de sécurité des navires contribue à prévenir la pollution. D'autres instruments adoptés par l'OMI, notamment la Convention internationale de 1989 sur l'assistance et la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007, contiennent également des dispositions qui contribuent à protéger et à préserver le milieu marin.

D'autres instruments de l'OMI traitent exclusivement de la prévention de la pollution des mers, que les substances polluantes soient introduites dans la mer à la suite d'un événement mettant en cause un navire ou proviennent de rejets liés à l'exploitation des navires. À cet égard, il convient de citer les instruments ci-après :

- Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (Convention sur l'intervention);

- Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention LC de 1972 ou Convention de Londres);
- Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures (Protocole de 1973 sur l'intervention);
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73), telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL);
- Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, tel que modifié (Protocole MARPOL de 1997);
- Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée (Convention OPRC);
- Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Protocole LC de 1996 ou Protocole de Londres);
- Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-HNS);
- Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (Convention AFS);
- Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires (Convention BWM – pas encore en vigueur); et
- Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (Convention sur le recyclage des navires – pas encore en vigueur).

S'agissant de MARPOL, il est démontré que les règles et normes visant à lutter contre la pollution établies dans la Convention sont généralement acceptées par le fait que 152 États, représentant 99 % de la flotte mondiale des navires de commerce, sont Parties à la Convention et appliquent ses Annexes I et II, à caractère obligatoire, qui réglementent la prévention de la pollution par les hydrocarbures et par les substances liquides nocives, respectivement. Les Annexes III (substances nuisibles en colis), IV (eaux usées des navires) et V (ordures) ont valeur de recommandation. L'Annexe VI, qui figure dans un instrument distinct (le Protocole MARPOL de 1997), comprend des dispositions applicables à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. Toutes les Annexes de MARPOL sont en vigueur.

---

La prévention et la maîtrise de la pollution par immersion sont réglementées par deux instruments :

- Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention LC de 1972 ou Convention de Londres); et
- Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Protocole LC de 1996 ou Protocole de Londres).

Les mesures relatives à la pollution font aussi l'objet de plusieurs résolutions de l'Assemblée de l'OMI.

Les instruments de l'OMI relatifs à la pollution doivent être appliqués conformément au principe de compatibilité énoncé à l'article 237 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui établit que les dispositions figurant dans la partie XII de la Convention n'affectent pas les obligations particulières qui incombent aux États Parties en vertu de conventions et d'accords spécifiques conclus antérieurement en matière de protection et de préservation du milieu marin, ni les accords qui peuvent être conclus en application des principes généraux énoncés dans la Convention. Les États Parties à la Convention doivent toutefois s'acquitter des obligations antérieurement contractées d'une manière compatible avec les principes et objectifs généraux de la Convention. Ce principe de compatibilité est particulièrement pertinent en ce qui concerne la mise en œuvre de MARPOL et de la Convention de Londres, les deux principaux instruments qui réglementent la prévention de la pollution par les navires et par immersion, qui ont été adoptés avant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

La partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer comprend plusieurs références aux règles et normes généralement acceptées, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale. En ce qui concerne la pollution par les navires et par immersion, ces règles et normes figurent dans les instruments de l'OMI, dont certains sont mentionnés ci-dessus. Dans certains cas, cependant, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer contient des règles à caractère exécutoire qui peuvent être appliquées de la même manière que les règles et normes de l'OMI. C'est le cas, par exemple, des dispositions concernant l'exercice de ses compétences par l'État du port et des mesures spéciales obligatoires adoptées dans certaines zones dans la ZEE. Ces questions sont réglementées tant par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer que par MARPOL. Par conséquent, les dispositions contenues dans ces deux instruments conventionnels se complètent et devraient être lues en parallèle afin de garantir leur application cohérente et uniforme.

En vertu de l'article 9, paragraphe 3), de MARPOL, le terme "juridiction" s'interprète conformément au droit international en vigueur lors de l'application ou de l'interprétation de cette convention. Les règles de droit international, telles que mentionnées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, prévoient différentes juridictions pour les États côtiers, notamment eu égard aux navires qui se trouvent dans leurs ports, leur mer territoriale et leur ZEE, ainsi que pour les États du pavillon et les États du port. En outre, en vue de l'application des règles et normes internationales régissant la prévention de la pollution, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI pertinents autorisent les États du port à inspecter les navires étrangers qui se trouvent volontairement dans les ports. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit par ailleurs un certain nombre de garanties. Pour faciliter l'examen de la question, les dispositions de MARPOL qui sont complémentaires ou nécessitent d'être interprétées en

fonction des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont répertoriées dans le tableau ci-après :

Règles de MARPOL	Règles de la Convention des Nations Unies sur le droit de mer
1 1)	94, 217 1)
4 2)	21 1), 56 1) b), 211, 220, 228, 231
4 3)	217 7)
5	217 3)
5 2)	217 2)
6	218
7	226 1), 232
9 3)	91, 217, 220, 218
10	287

## A POLLUTION PAR LES NAVIRES

### 1 CADRE GÉNÉRAL

En vertu du paragraphe 1 de l'article 211 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, il incombe aux États, agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente (l'OMI) ou d'une conférence diplomatique générale, d'adopter des règles et normes internationales relatives à la pollution par les navires, et de les réexaminer de temps à autre, selon qu'il est nécessaire. Comme il est mentionné plus haut, le principal instrument de l'OMI dans ce domaine est MARPOL, telle que modifié.

L'article 2, paragraphe 2, de MARPOL contient une définition de l'expression "substance nuisible" qui est parfaitement compatible avec la définition de l'expression "pollution du milieu marin" qui figure au paragraphe 4 de l'article premier de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les deux définitions portent sur les dommages que subissent ou que peuvent subir les ressources biologiques et la faune et la flore marines, les risques pour la santé de l'homme, les entraves aux utilisations légitimes de la mer et la dégradation des valeurs d'agrément. Si la définition donnée dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer s'applique à toutes les sources de pollution marine, y compris l'introduction d'énergie dans le milieu marin, MARPOL ne traite que des "rejets" provenant des navires, tels que définis à l'article 2, paragraphe 3, de cette convention.

En principe, MARPOL traite des rejets de substances nuisibles liés à l'exploitation des navires, à savoir les rejets dus à l'exploitation normale des navires. Six annexes techniques de MARPOL concernent la prévention de la pollution par : les hydrocarbures (Annexe I), les substances liquides nocives transportées en vrac (Annexe II), les substances nuisibles transportées par mer en colis (Annexe III), les eaux usées des navires (Annexe IV), les ordures (Annexe V) et la pollution de l'atmosphère par les navires (Annexe VI). Ces annexes ont été révisées au fil des années et sont toutes entrées en vigueur. Conformément à l'article 8 de MARPOL, le Protocole I relatif à cette convention établit des dispositions relatives à l'envoi de rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles, qui s'applique aux événements résultant de rejets liés à l'exploitation du navire ou d'événements mettant en cause un navire.

En 1997, la Conférence des Parties à MARPOL a adopté un protocole modifiant MARPOL par l'ajout d'une Annexe VI comportant des règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. Le Protocole de 1997 est entré en vigueur le 19 mai 2005.

---

## **Relation entre la juridiction de l'État du pavillon, de l'État du port et de l'État côtier**

Comme c'est le cas pour les instruments de l'OMI relatifs à la sécurité et à la sûreté maritimes, l'application de MARPOL dépend principalement de l'exercice par l'État du pavillon de sa juridiction en ce qui concerne la construction, la conception, l'armement et les effectifs des navires. Les États du pavillon ne peuvent autoriser leurs navires à naviguer sauf s'ils satisfont à des mesures au moins aussi efficaces que les règles et normes internationales généralement acceptées en la matière. L'article 5 de MARPOL contient également des dispositions concernant les certificats et des règles spéciales relatives à l'inspection des navires étrangers qui se trouvent volontairement dans les ports ou dans les terminaux au large relevant de la juridiction d'une Partie, par des fonctionnaires dûment autorisés par ladite Partie, pour s'assurer qu'ils satisfont aux règles et normes relatives à la pollution et pour empêcher les navires d'appareiller si ces prescriptions ne sont pas respectées. MARPOL prévoit, outre la compétence en matière de police qu'ont les États du pavillon d'engager des poursuites, la possibilité pour les États du port d'engager des poursuites conformément à la législation nationale. Les dispositions relatives à l'institution de poursuites devraient être rapprochées des garanties de l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Les dispositions qui figurent dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et dans MARPOL sur l'exercice de la compétence de l'État du pavillon et de l'État côtier pour adopter des lois et des règlements sur la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution du milieu marin par les navires devraient être rapprochées des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer concernant les compétences respectives des États du pavillon, des États côtiers et des États du port pour faire appliquer des lois et des règlements, telles qu'énoncées aux articles 217 à 220 de la Convention.

### **Garanties relatives à l'exercice des pouvoirs de police**

La section 7 de la partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer contient plusieurs dispositions relatives à l'exercice des pouvoirs de police des États côtiers et des États du pavillon pour ce qui est de l'institution de poursuites contre des navires étrangers.

L'article 225 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit que les États, lorsqu'ils exercent leurs pouvoirs de police à l'encontre des navires étrangers, ne doivent 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.

L'article 226 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose que les enquêtes menées par les États ne doivent pas retarder indûment les navires étrangers et que les inspections matérielles, le cas échéant, doivent être limitées à l'examen des certificats, registres ou autres documents que les navires sont tenus d'avoir à bord en vertu des règles et normes internationales généralement acceptées. Conformément à l'article 7 de MARPOL, les États côtiers sont tenus d'éviter que les mesures prises aux fins d'inspection ne retardent indûment les navires étrangers et ces derniers ont droit à réparation pour les pertes ou dommages subis. L'article 232 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose que les États sont responsables des pertes ou dommages qui leur sont imputables à la suite de mesures prises en application de la section 6 (Mise en application) de la partie XII de la Convention, lorsque ces mesures sont illicites ou vont au-delà de celles qui sont raisonnablement nécessaires, eu égard aux renseignements disponibles.

Comme indiqué ci-dessus, l'article 5 de MARPOL contient des dispositions relatives aux certificats et aux règles spéciales concernant l'inspection des navires, qui s'appliquent aux navires étrangers se trouvant volontairement dans les ports ou dans les terminaux au large relevant de la juridiction d'une Partie. Les règles relatives à la délivrance et à la teneur des certificats figurent dans les Annexes de la Convention.

L'article 6 de MARPOL régit la recherche des infractions et l'application de cette convention. Il contient notamment des prescriptions détaillées concernant la coopération entre l'autorité de l'État du port et l'autorité de l'État du pavillon à la suite d'une infraction commise par un navire étranger. Ces dispositions devraient être examinées en gardant à l'esprit l'article 226, paragraphe 2, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La résolution A.787(19) sur les "Procédures de contrôle des navires par l'État du port", adoptée par l'Assemblée de l'OMI en 1995, comprend des directives exhaustives sur les inspections par l'État du port, l'identification des infractions, la retenue et les prescriptions en matière de notification par l'État du port et par l'État du pavillon. Les directives contiennent des dispositions relatives à la retenue des navires (voir également page 22 ci-dessus).

Le Protocole I relatif à MARPOL contient des dispositions concernant l'envoi de rapports sur les événements de pollution ou une menace imminente de pollution dus à un navire à la station de radio côtière la plus proche. Aux termes de la règle 25 de l'Annexe I et de la règle 16 de l'Annexe II, les navires doivent établir un plan d'urgence de bord pour intervenir en cas d'événements mettant en cause des déversements d'hydrocarbures ou de produits chimiques en provenance de navires.

L'article 231 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit que les États notifient sans retard à l'État du pavillon, en particulier ses agents diplomatiques ou les fonctionnaires consulaires et l'autorité maritime, et à tout autre État concerné, toute mesure prise à l'encontre d'un navire étranger. Toutefois, dans le cas d'infractions commises dans la mer territoriale, cette obligation ne concerne que les mesures prises dans le cadre de poursuites. L'obligation imposée aux autorités du port d'aviser immédiatement le consul ou le représentant diplomatique de la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon de toute mesure prise à l'encontre du navire étranger est énoncée à l'article 5 3) de MARPOL.

Conformément à l'article 223 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, lorsqu'une action est intentée contre un navire étranger, les États sont tenus de faciliter l'admission des preuves produites, entre autres, par l'organisation internationale compétente. Les États sont également tenus de faciliter la participation aux débats de représentants officiels de cette organisation. Ces représentants officiels ont les droits et obligations prévus par le droit interne ou le droit international. Les organes compétents de l'OMI jugeront peut-être utile d'examiner les procédures et les dispositions requises pour permettre à l'OMI d'intervenir en cas de poursuites, notamment les critères permettant de déterminer si cette intervention est appropriée et la procédure à adopter pour désigner les représentants officiels de l'Organisation prévus aux termes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit la suspension des poursuites et les restrictions aux poursuites engagées en vue de réprimer une infraction. En vertu du paragraphe 1 de l'article 228, les poursuites engagées contre un navire étranger en vue de réprimer une infraction commise au-delà de la mer territoriale de l'État engageant les poursuites doivent être suspendues dès lors que l'État du pavillon a lui-même engagé des poursuites dans les six mois suivant l'introduction de la première action. Toutefois, cette règle ne s'applique pas aux poursuites portant sur un cas de dommage grave causé à l'État côtier ou si l'État du pavillon a à plusieurs reprises manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions

commises par ses navires. L'État du pavillon qui a engagé des poursuites et qui a demandé la suspension des poursuites remet en temps voulu au premier État un dossier complet de l'affaire et les minutes du procès.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer recense différents types de peines pouvant être infligées en cas d'infraction aux lois et réglementations nationales ou aux et règles internationales applicables en matière de pollution par les navires commise par des navires étrangers. En vertu de l'article 230, paragraphe 1 si l'infraction est commise dans et au-delà de la mer territoriale, seules des peines pécuniaires peuvent être infligées. À titre exceptionnel, en vertu de l'article 2, paragraphe 2, des sanctions d'une autre nature peuvent être infligées en cas d'acte délibéré et grave de pollution.

### **Événements de pollution et situations d'urgence en mer**

Conformément à l'article 198 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, tout État 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 doit en informer immédiatement les autres États qu'il juge exposés à ces dommages ainsi que les organisations internationales compétentes. L'article 199 dispose que les États dans la zone affectée, selon leurs capacités, et les organisations internationales compétentes doivent coopérer, dans toute la mesure du possible, en vue d'éliminer les effets de la pollution et de prévenir ou de 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.

La Convention OPRC fournit un cadre général pour la coopération internationale en vue de lutter contre les événements graves de pollution par les hydrocarbures ou les risques de pollution des mers. Aux termes de l'article 3 1) a) de cette convention, chaque Partie exige que les navires autorisés à battre son pavillon aient à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution selon les prescriptions et conformément aux dispositions adoptées à cette fin par l'OMI. Conformément au paragraphe 1 c) et au paragraphe 3 de l'article 5, les Parties sont tenues d'informer sans retard tous les États concernés et l'OMI en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures. Comme il a été rappelé ci-dessus, des dispositions concernant la notification des événements mettant en cause des substances nuisibles sont également énoncées dans l'article 8 et dans le Protocole I de MARPOL.

L'article 7 de la Convention OPRC développe plus avant les grands principes de la coopération internationale en matière de lutte contre la pollution. Le paragraphe 3 prévoit que, conformément aux accords internationaux applicables, chaque Partie prend les mesures juridiques ou administratives nécessaires pour faciliter l'arrivée et l'utilisation sur son territoire ainsi que le départ des navires, des aéronefs et autres moyens de transport participant à la lutte contre un événement de pollution par les hydrocarbures ou transportant le personnel, les cargaisons, les produits et le matériel nécessaires pour faire face à un tel événement.

L'article 12 relatif aux arrangements institutionnels attribue à l'OMI des fonctions importantes en matière de coordination pour ce qui est des services d'information, de l'enseignement et de la formation, des services techniques et de l'assistance technique.

La Conférence sur la coopération internationale en matière de préparation et de lutte contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses, qui s'est tenue à Londres en mars 2000, a adopté le Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-HNS). Ce protocole est entré en vigueur le 14 juin 2007.

## **2 JURIDICTION DE L'ÉTAT DU PAVILLON**

L'obligation imposée aux États du pavillon d'adopter et de faire appliquer des lois et réglementations visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin est inscrite, respectivement, dans les articles 211, paragraphe 2, et 217 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En vertu de l'article 94, paragraphe 6, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, tout État qui a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire n'ont pas été exercés peut signaler les faits à l'État du pavillon. Une fois avisé, celui-ci procède à une enquête et prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour remédier à la situation.

### **Obligations générales**

Conformément à l'article 211, paragraphe 2, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États doivent adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux. Ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes internationales généralement acceptées (c'est-à-dire celles contenues dans MARPOL), établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente (l'OMI).

L'article 217 s'intéresse à la compétence des États du pavillon pour ce qui est de faire respecter les règles et normes internationales établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente (l'OMI), 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 battant leur pavillon ou immatriculés par eux. Ces lois et règlements doivent être appliqués quel que soit le lieu de l'infraction.

### **Conception et équipement**

En décembre 2003, le MEPC a adopté des amendements à MARPOL qui ont eu pour effet d'accélérer l'élimination progressive des navires-citernes à coque simple. En vertu de la règle 13G révisée de l'Annexe I de MARPOL (désormais la règle 20 de l'Annexe I de MARPOL), la date finale pour l'élimination progressive des navires-citernes de la catégorie 1 (navires-citernes "pré-MARPOL"), qui avait été fixée à 2007, a été avancée à 2005. Pour les navires-citernes des catégories 2 et 3 (navires-citernes "MARPOL" et navires-citernes de faibles dimensions), cette date, fixée initialement à 2015, a été avancée à 2010. En outre, le MEPC a adopté une règle 13H (désormais la règle 21 de l'Annexe I de MARPOL) en vertu de laquelle le transport des hydrocarbures lourds à bord des navires-citernes à coque simple doit être éliminé progressivement d'ici à 2008.

### **Dispositions spéciales applicables aux navires-citernes à coque simple**

En décembre 2003, l'OMI a adopté un programme révisé accéléré pour l'élimination progressive des navires-citernes à coque simple, ainsi que d'autres mesures visant notamment à élargir l'application du système d'évaluation de l'état du navire (CAS) aux navires-citernes et une nouvelle règle interdisant le transport d'hydrocarbures lourds à bord des navires-citernes à coque simple.

Les amendements à MARPOL ont été adoptés par le MEPC à sa cinquantième session et sont entrés en vigueur le 5 avril 2005, conformément à la procédure d'acceptation tacite.



---

## **Effectifs du navire**

En vertu de l'article 94, paragraphe 4 c), de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'État du pavillon doit s'assurer que le capitaine, les officiers et, dans la mesure du nécessaire, l'équipage connaissent parfaitement et respectent les règles internationales applicables concernant, notamment, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution des mers.

La Convention STCW de 1978 contient une prescription relative à la formation spéciale requise pour les capitaines responsables de pétroliers ou de navires-citernes pour produits chimiques. Les amendements exhaustifs de 1995 à cette convention imposent aux États Parties l'obligation générale de s'assurer que les gens de mer à bord du navire sont qualifiés et aptes à remplir leurs fonctions en matière de sauvegarde de la vie humaine et du matériel en mer, ainsi que de protection du milieu marin. Des dispositions spécifiques sur la formation à la lutte contre la pollution, applicables non seulement aux équipages des pétroliers mais aussi à tous les autres navires, figurent dans l'Annexe à la Convention. Des réglementations détaillées sont exposées dans le Code STCW. Les Amendements de Manille de 2010 à la Convention et au Code STCW comprennent des dispositions relatives à la formation en matière de sensibilisation à l'environnement marin et le Sous-comité STW de l'OMI a, en janvier 2011, validé un nouveau cours type de formation sur ce sujet en vue de sa publication par l'OMI. Les Amendements de 2010 à la Convention et au Code STCW sont entrés en vigueur le 1er janvier 2012, conformément à la procédure d'acceptation tacite (voir également page 32 ci-dessus).

## **Interdiction d'appareiller**

Conformément à l'article 217, paragraphe 2, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États du pavillon doivent prendre les mesures appropriées pour interdire aux navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux d'appareiller tant qu'ils ne sont pas conformes aux règles et normes internationales établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente (l'OMI), y compris les dispositions concernant la conception, la construction et l'armement des navires. Cette disposition élargit de fait le champ de la juridiction de l'État du pavillon sur les domaines tels que la conception, la construction, l'équipement et les effectifs des navires prévus à l'article 94, paragraphe 3, aux fins de la protection du milieu marin.

## **Emport et inspection des certificats**

En vertu de l'article 217, paragraphe 3, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États doivent 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 établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente (l'OMI). Des dispositions relatives aux conditions de délivrance des certificats obligatoires et aux renseignements qui devraient figurer sur ces certificats sont incluses dans les Annexes techniques de MARPOL. Cette convention prévoit aussi l'obligation pour l'État du pavillon d'effectuer non seulement une visite initiale comme condition préalable à la délivrance du certificat, mais aussi des enquêtes et inspections périodiques et intermédiaires, afin de vérifier que les certificats sont conformes à l'état effectif du navire.

La résolution A.997(25) de l'Assemblée de l'OMI, qui a annulé et remplacé les directives adoptées par la résolution A.948(23), tenait compte des dispositions relatives au système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC) qui figurent dans certains de ces instruments. Elle a été révisée et annulée par la résolution A.1053(27) intitulée "Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance

des certificats" (système HSSC) de 2011, adoptée par l'Assemblée à sa vingt-septième session. Par la suite, à sa vingt-huitième session tenue en novembre-décembre 2013, l'Assemblée a adopté des amendements supplémentaires à ces directives, telles qu'elles figurent dans l'annexe de la résolution A.1076(28).

Les conditions applicables à la reconnaissance de la validité des certificats, qui font aussi l'objet de l'article 217, paragraphe 3, sont examinées dans la section 3 du présent chapitre.

### **Enquête en cas d'infraction présumée**

L'article 217, paragraphe 4, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose que l'État du pavillon doit faire immédiatement procéder à une enquête et, le cas échéant, intenter une action pour l'infraction présumée si ses navires commettent une infraction aux règles et normes établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente (l'OMI), quel que soit le lieu de l'infraction ou l'endroit où la pollution en résultant s'est produite ou a été constatée. De même, l'article 4 de MARPOL impose à l'État du pavillon l'obligation d'engager des poursuites le plus tôt possible, conformément à sa législation, en cas de violation des dispositions de cette convention, quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise.

En vertu de l'article 217, paragraphe 5, lorsqu'il enquête sur l'infraction, l'État du pavillon peut demander l'assistance d'autres États, qui doivent s'efforcer de répondre aux demandes appropriées. L'article 217, paragraphe 6, dispose que les États du pavillon doivent, sur demande écrite d'un État, enquêter sur toute infraction présumée qui aurait été commise par les navires battant leur pavillon. L'État du pavillon doit engager 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. Les articles 4 et 6 de MARPOL contiennent plusieurs dispositions qui prévoient en détail les caractéristiques de base de la coopération entre l'État du pavillon et les autres États Parties. Tant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (article 217, paragraphe 7) que MARPOL (article 4 3)) imposent à l'État du pavillon l'obligation d'informer promptement l'État requérant et l'organisation internationale compétente (l'OMI) des mesures prises et de leurs résultats. Ces renseignements doivent être mis à la disposition de tous les États. L'OMI pourra envisager la nécessité de prendre des dispositions particulières en vue de diffuser ces renseignements.

### **Sanctions**

L'article 217, paragraphe 8, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer énonce que les sanctions prévues par les lois et règlements des États du pavillon doivent être suffisamment rigoureux pour décourager les infractions commises par leurs navires en quelque lieu que ce soit. Une obligation similaire est imposée aux États Parties à MARPOL (article 4 (4)).

### **Notification des accidents**

L'article 211, paragraphe 7, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose que les règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires prévoient, entre autres, l'obligation de notifier sans délai aux États côtiers dont le littoral ou les intérêts connexes risquent d'être affectés les accidents de mer, notamment ceux qui entraînent ou risquent d'entraîner des rejets. MARPOL (article 8 et Protocole I) contient des dispositions relatives aux rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles. L'article 8 établit l'obligation, pour les États, de faire rapport sans retard aux autres États susceptibles d'être touchés par des événements mettant en cause des substances nuisibles. En vertu de l'article premier du

Protocole I, le capitaine de tout navire auquel est survenu un événement entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles, ou toute autre personne ayant la charge du navire, devrait faire rapport sans retard sur les circonstances de l'événement, avec tous les détails possibles, aux fonctionnaires ou organismes compétents mentionnés à l'article 8 de MARPOL. Les rejets comprennent non seulement ceux entraînés par un accident de mer, mais aussi les rejets, au cours de l'exploitation du navire, d'hydrocarbures ou de substances liquides nocives dépassant la quantité ou le taux instantané autorisés aux termes de MARPOL. L'article V 1) du Protocole à MARPOL établit qu'il devrait être fait rapport à l'État côtier le plus proche par les voies de télécommunications les plus rapides dont on dispose et avec le plus haut degré de priorité possible.

En vertu de l'article 4 de la Convention OPRC, il incombe à l'État du pavillon d'exiger que les capitaines signalent sans retard à l'État côtier le plus proche tout événement survenu à bord qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures.

### **3 JURIDICTION DE L'ÉTAT DU PORT**

Plusieurs dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ont trait à la compétence des États sur les navires étrangers se trouvant volontairement dans leurs ports en ce qui concerne l'application des mesures visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires. Ces dispositions, qui sont explicitement étendues aux installations terminales au large, devraient être mises en parallèle avec les règles de MARPOL relatives à l'exercice du contrôle des navires par l'État du port.

L'OMI reconnaît que c'est à l'État du pavillon qu'il incombe au premier chef d'appliquer les règles énoncées dans les conventions de l'OMI. Elle reconnaît néanmoins aussi que le contrôle des navires par l'État du port est nécessaire si l'on veut promouvoir l'application plus efficace de toutes les normes existantes en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution.

#### **Obligations générales**

L'article 219 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer établit que les États du port doivent prendre, autant que faire se peut, des mesures administratives pour empêcher d'appareiller un navire qui a enfreint les règles et normes internationales applicables concernant la navigabilité des navires et risque de ce fait de causer des dommages au milieu marin. La notion de navigabilité devrait s'entendre comme englobant non seulement les dispositions relatives à la conception, à la construction, aux effectifs, à l'armement et à l'entretien des navires qui font l'objet des instruments de l'OMI relatifs à la sécurité et à la sûreté maritimes, mais aussi celles figurant dans MARPOL. Compte tenu du principe selon lequel les navires des États non Parties ne doivent pas bénéficier de conditions plus favorables, énoncé à l'article 5 4) de MARPOL, les États du port qui sont Parties à la Convention sont autorisés à exiger le respect des mesures préventives visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution, y compris celle causée par les navires battant le pavillon d'États non Parties.

L'article 217, paragraphe 3, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer établit que les autres États doivent accepter les certificats à bord requis et délivrés en application des règles et normes internationales comme preuve de l'état du navire et leur reconnaître 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. L'article 226 contient d'autres dispositions relatives aux enquêtes dont peuvent faire l'objet les navires étrangers qui se trouvent volontairement dans un port. Ces dispositions présentent les caractéristiques de base concernant l'inspection des certificats et

des navires contenues dans l'article 5 de MARPOL. Le paragraphe 2 de cet article renvoie à l'inspection des certificats définie dans les Annexes techniques de MARPOL.

Tant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (articles 219 et 220) que MARPOL 73 (article 5 2)) établissent les principes fondamentaux qui régissent la retenue au port des navires étrangers. En vertu de l'article 226, paragraphe 1 c), de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États du pavillon peuvent refuser la mainlevée de l'immobilisation d'un navire si celle-ci entraîne un risque de dommage inconsidéré pour le milieu marin ou l'accepter à la condition que le navire se rende au chantier approprié de réparation le plus proche. Cependant, dès la résolution des problèmes à l'origine de l'infraction, le navire doit être autorisé à poursuivre sa route immédiatement. Ces mesures n'affectent pas le droit qu'a l'État du port d'infliger des sanctions, conformément à son droit interne, en cas d'infraction aux règles et normes visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, même si cette infraction est constituée uniquement par le non-respect des mesures préventives, sans qu'un rejet illégal se soit produit.

L'OMI a adopté au fil des années un certain nombre de résolutions concernant le contrôle des navires par l'État du port. En 1995, l'Assemblée de l'OMI a adopté, à sa dix-neuvième session, la résolution A.787(19) qui regroupait les directives énoncées dans plusieurs résolutions de l'OMI, afin d'offrir une seule série de directives fondamentales sur l'exécution des inspections requises dans le cadre du contrôle de l'État du port. Cette résolution contenait une interprétation détaillée des règles et normes applicables de l'OMI et expliquait le sens des notions fondamentales relatives à l'exercice de la compétence de l'autorité de l'État du port, telles que les "bonnes raisons" (de croire que les infractions ont été commises), "l'inspection" et "la retenue". La résolution A.882(21) modifiant les procédures de contrôle des navires par l'État du port a été adoptée en 1999. Les procédures ont récemment été révisées par le MSC et le MEPC et la nouvelle version (résolution A.1052(27)) a été adoptée par l'Assemblée de l'OMI à sa vingt-septième session, en novembre 2011.

Les inspections effectuées dans le cadre du contrôle des navires par l'État du port et les délibérations de l'OMI ont permis aux Gouvernements Membres de se rendre compte que l'efficacité du contrôle par l'État du port pourrait être améliorée par la mise en place de régimes pour sa mise en œuvre coordonnée au niveau régional. Ainsi, de nombreux États ont signé des mémorandums d'entente en vue d'accroître le respect par tous les navires des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires. Chaque mémorandum d'entente recense les conventions pertinentes à faire appliquer par le biais du mémorandum en question. La plupart des mémorandums d'entente fixent des objectifs pour l'inspection d'un nombre ou d'un pourcentage minimal de navires faisant escale dans les ports des États Membres. Les mémorandums d'entente suivants ont été signés à ce jour :

- .1 Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port (Mémorandum de Paris), signé à Paris (France) le 1er juillet 1982;
- .2 Accord latino-américain sur le contrôle des navires par l'État du port, signé à Viña del Mar (Chili) le 5 novembre 1992;
- .3 Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port dans la région Asie-Pacifique (Mémorandum de Tokyo), signé à Tokyo (Japon) le 1er décembre 1993;
- .4 Mémorandum d'entente pour les Caraïbes sur le contrôle des navires par l'État du port (Mémorandum des Caraïbes), signé à Christchurch (Barbade) le 9 février 1996;

- .5 Mémoire d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port dans la région de la Méditerranée (Mémoire de la Méditerranée), signé à La Valette (Malte) le 11 juillet 1997;
- .6 Mémoire d'entente de l'océan Indien sur le contrôle des navires par l'État du port (Mémoire de l'océan Indien), signé à Pretoria (Afrique du Sud) le 5 juin 1998;
- .7 Mémoire d'entente pour la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (Mémoire d'Abuja), signé à Abuja (Nigeria) le 22 octobre 1999;
- .8 Mémoire d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port dans la région de la mer Noire (Mémoire de la mer Noire), signé à Istanbul (Turquie) le 7 avril 2000; et
- .9 Mémoire d'entente de Riyad sur le contrôle des navires par l'État du port (Mémoire de Riyad), signé à Riyad (Arabie saoudite) en juin 2004.

### **Infractions du fait de rejets**

Les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives aux mesures que les États du port doivent prendre en cas de rejets en infraction aux règles et normes internationales figurent dans l'article 218. Le paragraphe 1 de cet article autorise expressément les États du port à tenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive par le navire en infraction aux règles et normes internationales applicables, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente (l'OMI). Les paragraphes 2, 3 et 4 traitent des situations impliquant des demandes adressées par l'État du pavillon et par les États côtiers à l'État du port en ce qui concerne les rejets en infraction aux règles et normes internationales. Les infractions aux lois et règlements de l'État du port visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, commises dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive d'un État par un navire étranger qui se trouve volontairement dans un port, sont visées à l'article 220 de la Convention. Dans les deux cas, l'État dans le port duquel le navire s'est rendu volontairement devrait appliquer les normes et règles de MARPOL.

Les mesures à prendre en cas d'infraction aux règles relatives aux rejets figurent dans l'article 6 2) de MARPOL. Aux termes de cet article, tout navire auquel cette convention s'applique peut être soumis, dans tout port d'une Partie, à l'inspection de fonctionnaires désignés ou autorisés par ladite Partie en vue de vérifier s'il a rejeté des substances nuisibles en infraction aux dispositions des règles. D'autres dispositions figurant dans le même article traitent des communications avec l'autorité de l'État du pavillon et les autres États affectés par l'infraction, ainsi que des règles régissant l'institution des poursuites.

### **Installations de réception**

MARPOL énonce des prescriptions relatives aux installations de réception portuaires et stipule que toutes les Parties à cette Convention sont tenues de mettre en place des installations de réception pour les navires qui font escale dans leurs ports. Comme il est reconnu à l'article 211, paragraphe 6, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ces installations de réception sont particulièrement nécessaires dans les "zones spéciales" où les restrictions en matière de rejets sont plus rigoureuses car ces zones sont vulnérables à la pollution. MARPOL dispose également que ces installations de réception devraient, dans tous les cas, être suffisantes pour recevoir les déchets des navires qui les utilisent, sans leur imposer de retards excessifs.

Toutefois, alors que dans le cas des navires, l'État du pavillon effectue les visites et délivre les certificats et l'État du port effectue un contrôle, c'est à l'État du port uniquement qu'incombe la responsabilité de mettre en place des installations de réception, et les progrès en la matière n'ont pas été satisfaisants. C'est pourquoi l'OMI a élaboré un certain nombre de directives dont l'une d'entre elles a été publiée dans le Manuel complet sur les installations de réception portuaires. Ce manuel fournit des indications sur des questions comme la stratégie de gestion des déchets, le type et la quantité des déchets produits par les navires, la planification, le choix d'un emplacement, le ramassage et le traitement, le financement et le recouvrement des coûts et les prescriptions en matière de coopération entre les ports et les navires. À sa quarante-quatrième session, en mars 2000, le MEPC a adopté les Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets (résolution MEPC.83(44)).

Depuis de nombreuses années, l'OMI fournit également une assistance technique à un grand nombre de pays en organisant des séminaires, colloques et ateliers, essentiellement au niveau régional. Des progrès ont été accomplis dans certaines parties du monde. Toutefois, il est évident que dans certaines régions productrices de pétrole, la situation ne s'améliore pas en ce qui concerne la mise en place d'installations de réception.

La mise en place d'installations de réception adéquates au niveau mondial est une question très complexe qui fait entrer en jeu le secteur des transports maritimes, les exploitants des ports, les compagnies pétrolières et chimiques et les gouvernements. Il reste à trouver une solution satisfaisante pour remédier à l'insuffisance d'installations de réception dans de nombreuses régions du monde. On sait que, pour cela, il faudra examiner tant les aspects économiques que les aspects techniques du problème.

À sa cinquante-cinquième session, tenue en octobre 2006, le MEPC a approuvé un Plan d'action pour lutter contre l'inadéquation présumée des installations de réception portuaires. Ce plan indique un certain nombre d'activités que l'OMI devrait entreprendre en vue de favoriser la fourniture et l'utilisation d'installations de réception portuaires adaptées, notamment dans les domaines suivants : prescriptions en matière de notification; fourniture de renseignements sur les installations de réception portuaires; recensement de tout problème technique rencontré lors du transfert de déchets entre le navire et les installations à terre et normalisation des prescriptions en matière de séparation et de nomenclature du stockage; examen du type et de la quantité de déchets des navires et du type et de la capacité des installations portuaires de réception; révision du Manuel complet sur les installations de réception portuaires; et élaboration d'un guide de bonnes pratiques applicables aux installations de réception portuaires.

Le MEPC a adopté des directives sur les installations de réception prévues par l'Annexe VI de MARPOL à sa soixante-deuxième session, tenue en juillet 2011, et le Sous-comité FSI a achevé ses travaux sur le Plan d'action susmentionné en 2010. Dans le cadre de ces travaux, un formulaire de notification préalable normalisé a été mis au point en vue de faciliter l'application uniforme de l'exigence en matière d'installations de réception, et donc de réduire au minimum le risque que le navire subisse un retard. Un reçu de notification de réception des déchets normalisé a également été établi afin de garantir l'uniformité des registres à l'échelle mondiale. Le Sous-comité FSI a en outre élaboré le Guide de bonnes pratiques à l'intention des fournisseurs et utilisateurs d'installations de réception portuaires, qui fournit des orientations et un outil de référence rapide aux bonnes pratiques relatives à l'utilisation et à la mise en place d'installations de réception portuaires, ainsi qu'une liste des règles et directives applicables (MEPC.1/Circ.671/Rev.1).

S'agissant des arrangements régionaux, le MEPC a décidé en principe, à sa cinquante-cinquième session, qu'ils permettaient de mettre en place des installations de réception en tenant compte des règles pertinentes de MARPOL et a invité les États Membres à faire part, lors de ses sessions futures, de leurs vues sur la façon dont ces arrangements pourraient être davantage institutionnalisés. En mars 2012, le MEPC, à sa soixante-cinquième session, a formellement adopté les amendements aux annexes pertinentes de MARPOL, permettant aux petits États insulaires en développement de conclure des arrangements régionaux quand un plan régional relatif aux installations de réception a été établi. Ces amendements sont entrés en vigueur le 1er août 2013. Le MEPC, à la même session, a également adopté les Directives de 2012 pour l'élaboration d'un plan régional relatif aux installations de réception.

### **Enquêtes sur les navires étrangers**

Conformément à l'article 226, paragraphe 1 a), de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États ne doivent pas retenir un navire étranger plus longtemps qu'il n'est indispensable aux fins des enquêtes sur les infractions aux règles et normes internationales généralement acceptées. MARPOL (article 7 1)) énonce que les États du port doivent éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indûment le navire dans le cadre de ces enquêtes.

## **4 JURIDICTION DE L'ÉTAT CÔTIER**

### **Mesures relatives à l'organisation du trafic**

L'article 211, paragraphe 1, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose que les États, agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, doivent favoriser l'adoption 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. Comme il a été mentionné dans le chapitre précédent sur la sécurité de la navigation, l'OMI est l'organisation internationale ayant compétence pour élaborer des directives et des règles relatives aux dispositifs d'organisation du trafic, et les observations formulées dans ce chapitre s'appliquent aussi à la prévention de la pollution des mers. À cet égard, il conviendrait de mentionner le chapitre V de la Convention SOLAS relatif à la sécurité de la navigation. Conformément au paragraphe 1 de la règle 10, les systèmes d'organisation du trafic maritime contribuent à protéger le milieu marin. Le paragraphe 9 exige que tous les systèmes d'organisation du trafic maritime adoptés et toutes les mesures prises en vue de garantir leur utilisation soient conformes au droit international, y compris aux dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Les Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime, adoptées par la résolution A.572(14) de l'Assemblée de l'OMI du 20 novembre 1985, ont été modifiées par la résolution A.827(19) du 23 novembre 1995. Initialement adoptées afin de garantir la sécurité de la navigation, les mesures envisagées dans les Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime ont été adoptées par l'OMI au fil des ans aux fins de la protection de l'environnement. Ces mesures comprennent l'établissement de dispositifs de séparation du trafic, de routes à double sens, d'axes de circulation recommandés, de zones à éviter, de zones de navigation côtière, de ronds-points, de zones de prudence et de routes en eau profonde. Le nouveau paragraphe 3.6 des Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime définit les critères à prendre en compte lorsque l'adoption d'un système d'organisation du trafic maritime destiné à protéger le milieu marin est envisagée. Le nouveau paragraphe 3.7 fixe les limites de l'adoption d'un système

d'organisation du trafic. En vertu de ce paragraphe, l'OMI ne devrait pas adopter un système qui imposerait des restrictions indues à la navigation, ou établir une zone à éviter si elle risque de gêner le passage de navires par un détroit international. En novembre 1997, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.858(20), laquelle énonce que la fonction consistant à adopter des dispositifs de séparation du trafic et des mesures d'organisation du trafic maritime autres que des dispositifs de séparation du trafic, y compris la désignation et le remplacement de voies de circulation archipélagiques, doit être assurée par le MSC.

### **Mer territoriale**

Aux termes de l'article 21, paragraphe 1, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'État côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international, des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale, qui peuvent porter, entre autres, sur la préservation de son environnement et la prévention, la réduction et la maîtrise de sa pollution. À cet égard, l'article 211, paragraphe 4, énonce que les États côtiers peuvent, dans l'exercice de leur souveraineté sur leur mer territoriale, adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires étrangers, y compris les navires exerçant le droit de passage inoffensif. Ces lois et règlements ne doivent pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers. Conformément à l'article 21, paragraphe 2, les lois et règlements adoptés par l'État côtier ne doivent pas s'appliquer à la conception, à la construction ou à l'armement des navires étrangers, à moins qu'ils ne donnent effet à des règles ou des normes internationales généralement acceptées.

En vertu de l'article 220, paragraphe 2, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, lorsqu'un État côtier a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa mer territoriale a enfreint, lors de son passage, des lois et règlements qu'il a adoptés en conformité avec la Convention ou les règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, à savoir les règles et normes adoptées par l'OMI, il peut procéder à l'inspection matérielle du navire. En vertu de l'article 220, paragraphe 5, l'État côtier peut aussi procéder à l'inspection matérielle du navire lorsqu'il a de sérieuses raisons de penser que ce navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, entraînant des rejets importants dans le milieu marin qui ont causé ou risquent d'y causer une pollution notable. Lorsque les éléments de preuve le justifient, l'État côtier peut tenter une action, notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne.

### **Zone économique exclusive**

L'article 56 1) b) iii) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit que l'État côtier a, dans sa ZEE, juridiction en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin. Dans ce cadre, l'État côtier est habilité à édicter des lois et règlements en vue de prévenir, de réduire et de maîtriser la pollution par les navires dans la ZEE. En vertu de l'article 211, paragraphe 5, ces lois et règlements doivent être conformes et donner effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente (l'OMI).

Plusieurs dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définissent les droits de l'État côtier en cas d'infraction aux règles et normes internationales visant à



---

prévenir, réduire et maîtriser la pollution commise dans la ZEE par des navires naviguant soit dans cette zone, soit dans la mer territoriale :

- Lorsqu'il a de sérieuses raisons de penser qu'une telle infraction a été commise dans la zone économique exclusive, l'État côtier peut, en vertu de l'article 220, paragraphe 3, demander au navire de fournir des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son dernier et prochain port d'escale et autres renseignements pertinents requis pour établir si une infraction a été commise.
- Lorsqu'il a de sérieuses raisons de penser qu'un navire a commis dans la zone économique exclusive une infraction entraînant des rejets importants dans le milieu marin qui ont causé ou risquent de causer une pollution notable, l'État côtier peut, en vertu de l'article 220, paragraphe 5, procéder à l'inspection matérielle du navire pour déterminer s'il y a eu infraction, si le navire a refusé de donner des renseignements ou si les renseignements fournis sont en contradiction flagrante avec les faits, et si les circonstances de l'affaire justifient cette inspection.
- Lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire a commis dans la zone économique exclusive une infraction ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'État côtier ou à toutes ressources de sa mer territoriale ou de sa ZEE, cet État peut, en vertu de l'article 220, paragraphe 6, si les éléments de preuve le justifient, intenter une action, notamment ordonner l'immobilisation du navire.

### **Mesures visant à éviter la pollution résultant d'accidents de mer**

L'article 221, paragraphe 1, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer reconnaît le droit qu'ont les États, en vertu du droit international, tant coutumier que conventionnel, de prendre et faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes, y compris la pêche, contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables.

Cette disposition codifie les principaux aspects du droit d'intervention qu'ont les États côtiers en vertu de la Convention de 1969 sur l'intervention et du Protocole de 1973 y relatif, en ce qui concerne les accidents mettant en cause, respectivement, un rejet important d'hydrocarbures ou de substances autres que les hydrocarbures. Ces instruments conventionnels concernent exclusivement le droit d'intervention en haute mer, étant donné que la notion de ZEE n'existait pas à l'époque de leur adoption. Du fait de l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, il conviendrait de considérer que les réglementations relatives au droit de l'État côtier, telles qu'elles apparaissent dans les instruments conventionnels de l'OMI, sont applicables tant dans la ZEE qu'en haute mer.

### **Mesures obligatoires spéciales**

Aux termes de l'article 211, paragraphe 6, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, lorsque les règles et normes internationales ne permettent pas de faire face de manière adéquate à des situations particulières, l'État côtier peut adopter des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires dans des zones particulières clairement définies de sa ZEE. Ces zones doivent être clairement définies et

l'adoption de mesures obligatoires spéciales doit s'appuyer sur des raisons techniques reconnues tenant à leurs caractéristiques océanographiques et écologiques, à leur utilisation ou à la protection de ressources et au caractère particulier du trafic.

L'article 211, paragraphe 6 a) et b), définit précisément les conditions permettant l'adoption de mesures obligatoires spéciales :

- l'État côtier devrait tenir des consultations appropriées par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente (l'OMI) avec les autres États concernés. Il devrait également adresser à l'OMI une communication indiquant les mesures obligatoires spéciales en fournissant, à l'appui, des justifications scientifiques et techniques ainsi que des renseignements sur les installations de réception;
- dans un délai de 12 mois après réception de la communication, l'organisation (l'OMI) décide si la situation dans la zone considérée justifie l'adoption de mesures obligatoires spéciales;
- si l'organisation (l'OMI) décide qu'il en est ainsi, l'État côtier peut adopter pour cette zone des lois et règlements qui donnent effet aux règles et normes ou pratiques de navigation internationales que l'organisation (l'OMI) a rendues applicables aux zones spéciales. Ces lois et règlements ne deviennent applicables aux navires étrangers qu'à l'expiration d'un délai de 15 mois à compter de la date de la communication à l'organisation (l'OMI); et
- l'État côtier doit publier les limites de la zone dans laquelle les mesures obligatoires spéciales sont applicables.

Aux termes de l'article 211, paragraphe 6 c), l'État côtier peut adopter pour la même zone des lois et règlements supplémentaires portant sur les rejets ou sur les pratiques de navigation. Toutefois, ces lois et règlements ne doivent pas obliger les navires étrangers à respecter d'autres normes en matière de conception, de construction et d'armement que les règles et les normes internationales généralement acceptées. Si l'État côtier a l'intention d'adopter des lois et règlements supplémentaires, il doit l'indiquer à l'organisation (l'OMI) lorsqu'il fait la communication précitée.

Aux termes de l'article 220, paragraphe 8, les dispositions concernant les pouvoirs qui sont énoncés aux paragraphes 3 à 7 de l'article 220 s'appliquent également aux lois et règlements nationaux donnant effet à des mesures obligatoires spéciales prises en application du paragraphe 6 de l'article 211.

### **Zones spéciales et zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA)**

Des prescriptions obligatoires spéciales applicables à certaines zones, destinées à prévenir les rejets de substances nuisibles liés à l'exploitation, figurent dans les Annexes I, II, IV et V de MARPOL. L'expression "zone spéciale" est définie à l'Annexe I de MARPOL comme "une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues dues à sa situation océanographique et écologique, ainsi qu'au caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les hydrocarbures". Cette même définition, modifiée comme il convient, est utilisée pour désigner les zones spéciales établies en vertu des Annexes II, IV et V. L'Assemblée, à sa vingt-huitième session tenue en décembre 2013, a adopté la résolution A.1087(28) intitulée "Directives pour la désignation de zones spéciales en vertu de MARPOL 73/78 qui remplace la résolution A.927(22) du 29 novembre 2001 qui contenait également les directives pour

l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables, elles aussi remplacées (résolution A.982(24)). En outre, l'Annexe VI de MARPOL établit la catégorie des "zones de contrôle des émissions" dans lesquelles il est nécessaire d'adopter des mesures de contrôle plus rigoureuses des émissions d'oxyde de soufre (SO<sub>x</sub>), d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) et de particules.

Si l'on compare l'article 211, paragraphe 6, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les dispositions relatives aux zones spéciales en vertu de MARPOL, il ressort que si les zones établies en vertu de l'article 211, paragraphe 6, sont limitées, du point de vue de la juridiction, à la ZEE, les dispositions de MARPOL relatives aux zones spéciales couvrent les zones fermées ou semi-fermées qui peuvent comprendre des parties de la mer territoriale, la ZEE et la haute mer.

Les dispositions spéciales de MARPOL s'appliquent uniquement au rejet de substances nuisibles. En vertu de l'article 211, paragraphe 6 a), de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'État côtier peut adopter des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui donnent effet aux règles et normes ou pratiques de navigation internationales que l'organisation a rendues applicables aux zones spéciales. En vertu de l'article 211, paragraphe 6 c), les lois et règlements supplémentaires pouvant être adoptés par l'État côtier peuvent porter sur les rejets ou sur les pratiques de navigation, mais n'obligent pas les navires étrangers à respecter d'autres normes en matière de conception, de construction et d'armement que les règles et les normes internationales généralement acceptées, comme il a été noté ci-dessus.

À ce jour, dix zones spéciales ont été désignées en vertu de l'Annexe I de MARPOL (la mer Méditerranée, la mer Baltique, la mer Noire, la mer Rouge, la zone des Golfes, le golfe d'Aden, la zone de l'Antarctique, les eaux de l'Europe du Nord-Ouest, la zone d'Oman de la mer d'Arabie et les eaux au large de la côte méridionale de l'Afrique du Sud). Dans ces zones, tout rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 est interdit, sauf dans de rares cas (résolution MEPC.117(52) du 15 novembre 2004). En vertu de l'Annexe II, la zone de l'Antarctique a été désignée en tant que zone spéciale où tout rejet à la mer de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances est interdit (résolution MEPC.118(52) du 15 octobre 2004). Lorsque le MEPC, à sa soixante-deuxième session, a introduit le concept de zones spéciales dans l'Annexe IV de MARPOL et a simultanément désigné la mer Baltique en tant que première zone spéciale en vertu de cette annexe, de sorte que tout rejet d'eaux usées provenant de navires à passagers est interdit, sauf si le navire utilise une installation de traitement des eaux usées approuvée. Huit zones spéciales ont été désignées en vertu de l'Annexe V (la mer Méditerranée, la mer Baltique, la mer Noire, la mer Rouge, la zone des Golfes, la mer du Nord, la zone de l'Antarctique et la région des Caraïbes, qui comprend le golfe du Mexique et la mer des Caraïbes). Quatre zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> ont été définies en vertu de l'Annexe VI (la mer Baltique (zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>), la mer Noire (zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>), la zone de l'Amérique du Nord (zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> et de NO<sub>x</sub>) et la zone maritime caraïbe des États-Unis (zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>, de NO<sub>x</sub> et de particules)).

À cet égard, il peut être noté que le MEPC a adopté à sa soixantième session la résolution MEPC.191(60) par laquelle il avait été décidé que les prescriptions relatives au rejet dans la zone spéciale de la région des Caraïbes en vertu de l'Annexe V de MARPOL devraient prendre effet au 1er mai 2011. Cette décision faisait suite à l'examen d'un document soumis par les États côtiers de la région des Caraïbes indiquant que des installations de réception adéquates pour les eaux usées en provenance des navires, telles que requises par l'Annexe V de MARPOL, étaient en place et couvraient les ports pertinents

de la région. Les nouvelles dispositions prévoient des prescriptions plus rigoureuses applicables aux rejets des eaux usées, ce qui renforce la protection de la zone sensible que constitue la région des Caraïbes.

À cette même session, le MEPC a adopté la résolution MEPC.189(60) par laquelle un nouveau chapitre 9 ayant trait aux prescriptions spéciales applicables à l'utilisation et au transport d'hydrocarbures dans la zone de l'Antarctique a été ajouté à l'Annexe I de MARPOL. Les nouvelles prescriptions, qui sont entrées en vigueur le 1er août 2011, interdisent l'utilisation et le transport d'hydrocarbures lourds en tant que cargaison dans la zone de l'Antarctique (située au sud de la latitude 60° S) à bord de navires, à l'exception des navires qui participent à des opérations visant à assurer la sécurité des navires ou à une opération de recherche et de sauvetage.

À sa vingt-quatrième session (novembre-décembre 2005), l'Assemblée de l'OMI a adopté le texte révisé des Directives pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA) (résolution A.982(24)). Selon ces directives, une PSSA est une zone qui, en raison de son importance reconnue sur les plans écologique, socio-économique ou scientifique et de son éventuelle vulnérabilité aux dommages causés par les activités des transports maritimes internationaux, devrait faire l'objet d'une protection particulière, conférée par des mesures prises par l'OMI. Le processus consiste donc à la fois à désigner les PSSA et à adopter des mesures en vue de leur protection adéquate. Une demande de désignation de PSSA peut seulement émaner d'États Membres de l'OMI et devrait notamment contenir une proposition relative aux mesures de protection associées pertinentes visant à prévenir, réduire ou éliminer la menace ou la vulnérabilité identifiée. Les mesures de protection associées relatives aux PSSA sont des mesures limitées qui doivent être, ou ont été, approuvées et adoptées par l'OMI; il peut s'agir notamment de mesures d'organisation du trafic, telle que la désignation d'une zone à éviter.

Les Directives donnent des indications aux États Membres de l'OMI sur la manière de formuler et de soumettre des demandes de désignation de PSSA en vue de garantir qu'au cours de ce processus tous les intérêts, à savoir ceux de l'État côtier, de l'État du pavillon, de l'environnement et des transports maritimes, seront soigneusement examinés sur la base des renseignements scientifiques, techniques, économiques et environnementaux pertinents concernant la zone exposée à des risques de dommages résultant d'activités des transports maritimes internationaux.

En vue d'assurer de façon satisfaisante, l'élaboration, la rédaction et la soumission des propositions conformément aux Directives, le MEPC a approuvé un document révisé destiné à servir de guide pour l'élaboration de propositions de PSSA à sa cinquante-quatrième session.

À ce jour, les 14 PSSA suivantes ont été désignées : le récif de la Grande barrière (Australie); l'archipel de Sabana-Camagüey (Cuba); l'île de Malpelo (Colombie); la zone maritime entourant les cayes de Floride (États-Unis d'Amérique); la mer de Wadden (Allemagne, Danemark, Pays-Bas); la Réserve nationale des Paracas (Pérou); les eaux de l'Europe occidentale (Belgique, Espagne, France, Irlande, Portugal et Royaume-Uni); l'extension de la PSSA existante du récif de la Grande barrière pour englober la région du détroit de Torrès (Australie et Papouasie-Nouvelle-Guinée); les îles Canaries (Espagne); l'archipel des Galápagos (Équateur); la zone de la mer Baltique (Allemagne, Danemark, Estonie, Finlande, Lettonie, Lituanie, Pologne et Suède); le Monument marin national Papahānaumokuākea (États-Unis d'Amérique); et les Bouches de Bonifacio (France et Italie et le banc de Saba (Royaume des Pays-Bas au nord-est des Caraïbes).

## États riverains de détroits servant à la navigation internationale et États archipels

L'article 42, paragraphe 1 b), de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose que les États riverains de détroits servant à la navigation internationale peuvent adopter des lois et règlements relatifs au passage par le détroit portant notamment sur 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". Conformément à l'article 42, paragraphe 2, ces lois et règlements ne doivent entraîner aucune discrimination entre les navires étrangers, ni leur application avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou d'entraver l'exercice du droit de passage en transit. Conformément à l'article 39, paragraphe 2 b), les navires en transit doivent se conformer aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, à savoir MARPOL et les autres instruments pertinents de l'OMI.

L'article 43, paragraphe b) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose que les États utilisateurs d'un détroit et les États riverains devraient, par voie d'accord, coopérer pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires. Il n'existe actuellement aucun instrument international particulier dans ce domaine. L'OMI pourra donc envisager dans quelle mesure il est nécessaire d'adopter des règlements internationaux.

En vertu de l'article 54 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les droits et obligations des États du pavillon et des États côtiers en matière de prévention, réduction et maîtrise de la pollution par les navires conformément aux règles et normes internationales concernant le rejet d'hydrocarbures, de résidus d'hydrocarbures et d'autres substances nocives dans les détroits internationaux s'appliquent *mutatis mutandis* au passage archipélagique.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer contient une disposition spéciale relative aux pouvoirs des États riverains de détroits servant à la navigation internationale. Aux termes de l'article 233, les États riverains de détroits peuvent prendre les mesures de police appropriées à l'encontre d'un navire en transit uniquement si ce navire a enfreint les lois et règlements visés à l'article 42, paragraphe 1 a) et b), causant ou menaçant de causer des dommages importants au milieu marin des détroits. Dans ce cas, ces mesures sont soumises aux garanties prévues à la section 7 de la partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

## B IMMERSION DE DÉCHETS ET AUTRES MATIÈRES EN MER

### Généralités

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer donne une définition du terme "immersion" au paragraphe 5 de l'article premier. Conformément à l'article 210, les États sont tenus d'adopter des lois et règlements et de prendre toutes autres mesures qui peuvent être nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion. En vertu du paragraphe 6 de l'article 210, ces lois, règlements et mesures ne doivent pas être moins efficaces pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution que "les règles et normes de caractère mondial".

À cet égard, l'article 210, paragraphe 4, impose aux États l'obligation de s'efforcer d'adopter au plan mondial et régional des règles et normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution par immersion, par l'intermédiaire des "organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique". La mention au pluriel des organisations internationales indique que dans ce

cas, les activités de l'OMI à l'échelle mondiale peuvent être complétées par des activités réglementaires entreprises sous les auspices d'autres organisations. L'OMI a effectivement coopéré avec d'autres organisations, notamment en vue d'adopter des accords régionaux.

Le cadre mondial et régional qui a été établi à cet égard comprend plusieurs instruments conventionnels et accords. Au niveau mondial, des mesures de lutte contre la pollution figurent dans la Convention de 1972 sur la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention de Londres de 1972), telle que modifiée périodiquement par les décisions de ses Parties contractantes. En 1996, les Parties contractantes à la Convention de Londres ont adopté le Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Protocole LC de 1996), qui modifie de façon exhaustive la teneur de la Convention mère. Entré en vigueur en mars 2006, le Protocole LC de 1996 remplacera à terme la Convention de Londres.

Depuis 1977, l'OMI est chargée des fonctions de secrétariat, notamment de l'organisation des Réunions consultatives des Parties contractantes à la Convention de Londres et des autres organes subsidiaires qui font rapport aux Réunions consultatives, auxquelles elle prête assistance. Des fonctions analogues, ainsi que des fonctions de dépositaire, lui sont assignées dans le Protocole de Londres. Le Protocole élargit encore le rôle de l'OMI en confiant à l'Organisation, entre autres, la tâche de fournir des conseils sur sa mise en œuvre et, sous réserve de la disponibilité de ressources suffisantes, de collaborer aux évaluations de l'environnement et de coopérer avec les organisations internationales compétentes dans le domaine de la prévention et la maîtrise de la pollution. Le Protocole attribue à l'OMI un rôle de coordination et de coopération en ce qui concerne les activités de coopération technique portant sur la formation, ainsi que sur l'accès aux écotecnologies et au savoir-faire correspondant et leur transfert dans les pays en développement. Selon les ressources disponibles, l'OMI devrait également aider les pays en développement qui ont manifesté l'envie de devenir Partie Contractante à ce protocole, en examinant de quelle manière en assurer une application efficace.

Lors de leur première réunion, tenue à Londres du 30 octobre au 3 novembre 2006, les Parties contractantes au Protocole de Londres ont adopté des amendements qui réglementent la séquestration, dans les formations géologiques du sous-sol marin, des flux de CO<sub>2</sub> provenant des processus de captage. Les Parties contractantes ont également adopté le Cadre d'évaluation et de gestion des risques de la séquestration de CO<sub>2</sub> dans les structures géologiques du sous-sol marin pour garantir la compatibilité avec l'Annexe 2 du Protocole de Londres. Cela signifie qu'une base juridique a été créée en droit international afin de réguler le captage et le stockage du CO<sub>2</sub> dans des formations géologiques du sous-sol marin, pour en assurer l'isolation permanente, dans le cadre de l'éventail de mesures destinées à faire face au défi que constituent l'évolution du climat et l'acidification des océans. Dans la pratique, cette option ne s'appliquerait qu'aux importantes sources ponctuelles d'émissions de CO<sub>2</sub>, telles que les centrales électriques, les aciéries et les cimenteries.

À sa deuxième session, tenue en 2007, la Réunion consultative des Parties contractantes a adopté les Directives spécifiques pour l'évaluation des flux de dioxyde de carbone en vue de leur évacuation dans les formations géologiques du sous-sol marin (Directives de 2007 sur la séquestration du CO<sub>2</sub>) afin de conseiller les Parties sur les moyens de capter et de séquestrer le CO<sub>2</sub> d'une manière qui satisfasse à toutes les prescriptions du Protocole et ne nuise pas au milieu marin, à court terme comme à long terme. Elles complètent les amendements de 2006 sur la séquestration du CO<sub>2</sub> dans les formations géologiques du sous-sol marin adoptés par la résolution LP.1(1).

En 2009, les Parties ont modifié l'article 6 du Protocole de Londres, conformément à la résolution LP.3(4) en ce qui concerne l'exportation de déchets aux fins d'immersion afin de permettre l'utilisation de formations géologiques transfrontières du sous-sol marin dans le cadre de projets de séquestration du CO<sub>2</sub>, à condition que les normes contenues dans le Protocole soient pleinement respectées. Cet amendement entrera en vigueur à l'égard des Parties qui ont déposé un instrument d'acceptation auprès de l'OMI soixante jours après que les deux tiers des Parties auront déposé un instrument d'acceptation.

En 2012, les Parties ont adopté le texte révisé des Directives spécifiques pour l'évaluation des flux de dioxyde de carbone en vue de leur évacuation dans les formations géologiques du sous-sol marin, afin de prendre en compte la question de la migration transfrontières des flux d'émissions de CO<sub>2</sub> au sein des formations géologiques du sous-sol marin, après injection. En 2013, les Parties ont adopté les Directives sur l'application de l'article 6.2 relatif à l'exportation des flux de CO<sub>2</sub> en vue de leur évacuation dans les formations géologiques du sous-sol marin à des fins de séquestration, répondant ainsi aux questions restantes concernant l'importation et l'exportation de flux d'émissions de CO<sub>2</sub>.

### **Fertilisation des océans**

En 2008, les organes directeurs de la Convention et du Protocole de Londres avaient adopté la résolution LC-LP.1(2008) sur la réglementation de la fertilisation des océans qui interdit toutes les activités de fertilisation des océans autres que les travaux de recherche scientifique légitimes. Ils étaient alors convenus d'examiner plus avant, en 2009, la possibilité d'adopter une résolution ayant force obligatoire ou un amendement au Protocole de Londres concernant la fertilisation des océans. À cette fin, pendant l'intersession, huit décisions possibles avaient été mises au point à des fins d'examen. Elles s'échelonnaient entre confirmer une nouvelle fois la "déclaration de préoccupation" formulée par les Groupes scientifiques LC/LP en 2007 et faire figurer dans le Protocole un article indépendant sur la fertilisation des océans.

En 2009, les organes directeurs ont noté que de nombreuses questions relatives à l'élaboration d'une nouvelle réglementation devaient encore être résolues et que le projet de cadre d'évaluation pour les recherches scientifiques impliquant une fertilisation des océans, qui était en cours d'élaboration par les Groupes scientifiques LC/LP, serait un outil important pour la mise en œuvre de toute réglementation future. Cette même année, les Parties à la Convention et au Protocole de Londres ont étudié la question de savoir s'il fallait étendre le champ d'application de la réglementation aux nouvelles techniques de géo-ingénierie marine ou bien rester concentré sur les activités de fertilisation des océans, qui constituent en soi un aspect de la géo-ingénierie marine. Il a été décidé de retenir la seconde option, mais il a aussi été jugé souhaitable d'étudier de plus près la question des technologies de géo-ingénierie marine et leurs effets potentiels sur le milieu marin et, par conséquent, de planifier une telle étude à l'avenir.

En 2010, les Parties à la Convention et au Protocole de Londres ont adopté la résolution LC-LP.2(2010) relative au "Cadre d'évaluation pour les recherches scientifiques impliquant une fertilisation des océans", qui était en cours d'élaboration depuis mai 2007, conformément à la résolution LC-LP.1(2008). Ce cadre d'évaluation donne des orientations aux Parties sur la façon d'évaluer les propositions de recherches sur la fertilisation des océans et contient les critères à appliquer pour procéder à la première évaluation de ces propositions et les étapes détaillées à suivre pour mener à bien une évaluation de l'environnement, notamment la gestion des risques et la surveillance.

En octobre 2013, à leur huitième réunion, les Parties Contractantes au Protocole de Londres ont adopté la résolution LP.4(8) intitulée "Amendement au Protocole de Londres visant à réglementer le dépôt de matières effectué au titre de la fertilisation des océans et d'autres

activités de géo-ingénierie marine". L'amendement entrera en vigueur soixante jours après que deux tiers des Parties Contractantes auront déposé un instrument d'acceptation de ces amendements à l'OMI (le Protocole de Londres compte actuellement 44 Parties).

### **Relation avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer**

Compte tenu de l'article 237 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui dispose que les États s'acquittent des obligations particulières qui leur incombent en vertu de conventions spécifiques relatives à la protection et à la préservation du milieu marin d'une manière compatible avec les principes et objectifs généraux de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la onzième Réunion consultative des Parties contractantes a décidé en 1988 qu'il "n'y avait pas d'incompatibilités fondamentales" entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et la Convention de Londres de 1972. À la dix-septième Réunion consultative tenue en 1994, les Parties contractantes ont estimé que les États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer seraient tenus juridiquement d'adopter des lois et règlements et de prendre d'autres mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution par immersion. Conformément à l'article 210, paragraphe 6, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes de caractère mondial contenues dans la Convention de Londres.

La dix-septième Réunion consultative a noté en outre que les États qui étaient Parties à la fois à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et à la Convention de Londres de 1972 pourraient être appelés à s'acquitter des obligations particulières qui leur incombaient en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Conformément à la décision prise au cours de la Réunion, le Secrétaire général de l'OMI a écrit aux États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui ne sont pas Parties à la Convention de Londres de 1972 pour appeler leur attention sur les dispositions relatives à la prévention de la pollution du milieu marin résultant de l'immersion, sur les objectifs à atteindre et sur les résultats obtenus dans le cadre de la Convention de Londres de 1972.

### **Relation avec les accords régionaux**

L'article VIII de la Convention de Londres et l'article 12 du Protocole de Londres encouragent les Parties contractantes ayant des intérêts communs au sein d'une zone géographique donnée à conclure des accords régionaux compatibles avec la Convention "en vue de prévenir la pollution, en particulier celle due à l'immersion", compte tenu des caractéristiques du milieu marin de la région. La teneur de ces accords devrait être compatible avec celle de la Convention de Londres. Les États non Parties à ces accords régionaux, sans être juridiquement liés par eux, devraient s'efforcer de prendre des mesures compatibles avec eux. Conformément à l'article 197 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États sont en outre tenus 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.

Des accords régionaux compatibles avec la Convention de Londres ont été conclus dans le cadre du Programme pour les mers régionales du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE). La mise en œuvre de ce programme a abouti à l'adoption de plusieurs conventions et protocoles à l'échelle régionale, dont certains comprennent des dispositions portant sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion. C'est le cas de la Convention pour la protection du milieu marin et des régions côtières de la



Méditerranée, de la Convention pour la protection des ressources naturelles et de l'environnement du Pacifique Sud et de la Convention sur la protection de la mer Noire contre la pollution. La Convention pour la protection du milieu marin et des régions côtières de la Méditerranée comprend également des dispositions relatives à la prévention de la pollution des mers résultant de l'évacuation de déchets radioactifs en mer.

### **Juridiction de l'État du pavillon**

L'article 216, paragraphe 1 b), de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prescrit que 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 sont mis en application par l'État du pavillon pour ce qui est des navires battant son pavillon ou des navires et aéronefs immatriculés par lui. La Convention de Londres (article VII, paragraphe 1 a)) et le Protocole de Londres (article 10, paragraphe 1.1) exigent que chaque Partie contractante applique les mesures requises pour la mise en œuvre de la Convention et du Protocole aux navires et aéronefs immatriculés sur son territoire ou battant son pavillon.

L'application de la Convention de Londres à pratiquement toutes les zones maritimes est établie par le biais de l'interprétation de la définition du terme "mer" qui figure à l'article III de la Convention de Londres, selon laquelle les règles et normes internationales contenues dans ladite convention s'appliquent à toutes les eaux marines à l'exception des eaux intérieures des États. Compte tenu des décisions qui avaient déjà été prises et mises en œuvre par les Parties contractantes, le Protocole de Londres élargit cette notion pour y inclure spécifiquement les fonds marins et leur sous-sol, à l'exclusion des dépôts dans le sous-sol marin auxquels on accède uniquement à partir de la terre.

### **Juridiction de l'État côtier**

En vertu de l'article 210, paragraphe 5, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'immersion dans la mer territoriale et la ZEE ou sur le plateau continental ne doit pas avoir lieu sans l'accord préalable exprès de l'État côtier qui a le droit d'autoriser, de réglementer et de contrôler cette immersion après avoir dûment examiné la question avec les autres États concernés. Aux termes de l'article 216, paragraphe 1, de cette convention, l'État côtier est tenu de mettre en application les lois et règlements adoptés en conformité avec la Convention et les règles et normes internationales établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion. La onzième Réunion consultative des Parties contractantes à la Convention de Londres a décidé qu'une Partie pouvait appliquer la Convention de Londres de 1972 non seulement dans ses eaux territoriales, comme il est indiqué spécifiquement dans la Convention, mais aussi dans sa ZEE.

La Convention de Londres contient des règles spécifiques qui définissent la procédure que les États côtiers doivent suivre pour autoriser l'immersion dans les eaux relevant de leur juridiction. L'Annexe I de la Convention de Londres comprend une liste des substances dont l'immersion est totalement interdite. Les substances énumérées à l'Annexe II sont subordonnées à la délivrance préalable d'un permis spécifique par l'État côtier. L'immersion de toutes les autres substances qui ne figurent ni à l'Annexe I ni à l'Annexe II est subordonnée à la délivrance préalable d'un permis général.

Le Protocole de Londres est revenu de façon décisive sur cette procédure en interdisant en général l'immersion de tous les déchets et autres matières, sauf ceux appartenant à l'une

des huit catégories énumérées à l'Annexe 1 du Protocole, à savoir : déblais de dragage; boues d'épuration; déchets de poisson ou matières résultant d'opérations de traitement industriel du poisson; navires et plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer; matières géologiques inertes, inorganiques; matières organiques d'origine naturelle; objets volumineux constitués de matériaux non nuisibles; et flux de dioxyde de carbone provenant du processus de capture de dioxyde de carbone aux fins de séquestration. L'immersion de ces déchets et autres matières peut être envisagée, à condition que leurs niveaux de radioactivité ne soient pas supérieurs aux concentrations minima (faisant l'objet d'exemptions) définies par l'AIEA.

## **C AUTRES SOURCES DE POLLUTION DES MERS**

### **Pollution résultant des activités relatives aux fonds marins**

L'article 208, paragraphe 1, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit que les États côtiers adoptent des lois et règlements afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin qui résulte directement ou indirectement d'activités relatives aux fonds marins et relevant de leur juridiction ou qui provient d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages relevant de leur juridiction. Ces lois ne doivent pas être moins efficaces que les "règles et normes internationales ou les pratiques et procédures recommandées de caractère international" qui doivent être établies par l'intermédiaire "des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique" au plan mondial et régional (paragraphe 3 et 5 de l'article 208). Les États doivent également assurer l'application de leurs lois et règlements et prendre les autres mesures nécessaires pour donner effet aux "règles et normes internationales applicables", établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique (article 214).

L'OMI a contribué à l'élaboration de règles et de normes au plan mondial visant à prévenir et à maîtriser ce type de pollution. La règle 21 de l'Annexe I de MARPOL contient des dispositions spéciales applicables aux plates-formes de forage et autres plates-formes. Le Recueil de règles de 1989 relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large (Recueil MODU) a pour objet de recommander des critères de conception, des normes de construction et autres mesures de sécurité applicables aux unités mobiles de forage au large, afin de réduire au minimum les risques auxquels sont exposés non seulement ces unités et le personnel à bord, mais aussi l'environnement, en cas d'abordage entre un navire et une installation ou un ouvrage au large. Dans le même esprit, la résolution A.671(16) de l'OMI donne des recommandations sur la sécurité de la navigation autour des installations et des ouvrages au large. Depuis l'adoption du Recueil MODU, l'Organisation a adopté un nombre important d'amendements à de nombreuses règles de la Convention SOLAS mentionnées dans le Recueil. En outre, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté des amendements à la Convention relative à l'aviation civile internationale qui ont des répercussions sur les dispositions relatives aux installations pour hélicoptères qui figurent dans le Recueil MODU. L'Assemblée de l'OMI a donc adopté à sa vingt-sixième session (novembre 2009), le Recueil MODU de 2009 qui annule et remplace celui de 1989.

Les dispositions de MARPOL s'appliquent à la pollution due aux "plates-formes fixes ou flottantes" autre que la pollution due à des "déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des côtes des ressources minérales du fond des mers et des océans" (article 2). À cet égard, la règle 21 de l'Annexe I contient des dispositions spéciales applicables aux plates-formes de forage et autres plates-formes en ce qui concerne les rejets d'hydrocarbures. En outre, si la Convention OPRC prévoit la présence de plans d'urgence de lutte contre la pollution par les hydrocarbures à bord des plates-formes, la Convention de Londres (article IV 1) c)) et le

---

Protocole de Londres (article 1.4.3) excluent tous deux l'exercice d'une autorité pour l'"élimination de déchets" résultant directement d'activités relatives aux fonds marins. À l'article 1.4.3 du Protocole de 1996, cette exclusion a été étendue à l'"entreposage de déchets" pour tenir compte de l'entreposage d'excès de gaz produit dans les puits sous-marins et de la nécessité d'éviter une interdiction de cette pratique par inadvertance.

### **Organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast**

Le Conseil de l'OMI a organisé une Conférence diplomatique sur la gestion des eaux de ballast en février 2004, à laquelle a été adoptée la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM). La Convention entrera en vigueur 12 mois après la date à laquelle 30 États, dont les flottes marchandes représentent 35 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, l'auront ratifiée. À ce jour, 37 pays, représentant 30,32 % du tonnage mondial, sont devenus des États contractants.

Le MEPC a poursuivi l'élaboration des orientations nécessaires pour l'application efficace de la Convention BWM et a adopté et promulgué toutes les directives requises par la Convention, à l'exception de celles concernant le contrôle par l'État du port. Actuellement en cours d'élaboration, avec 2014 comme date souhaitable d'achèvement des travaux, ces directives, avec les Recommandations sur l'utilisation à titre d'essai de l'échantillonnage et de l'analyse des eaux de ballast conformément à la Convention BWM et aux Directives (G2), approuvées par le MEPC lors de sa soixante-cinquième session tenue en mai 2013, fourniront les outils nécessaires pour assurer le respect de la Convention.

À sa vingt-huitième session, tenue en décembre 2013, l'Assemblée a adopté la résolution A.1088(28) sur l'Application de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires afin de faciliter la mise en œuvre sans heurt de la Convention. Cette résolution annule la résolution A.1005(25) et recommande que les navires construits avant l'entrée en vigueur de la Convention ne soient pas tenus de satisfaire aux dispositions de la règle D-2 (Norme de qualité des eaux de ballast) avant leur première visite de renouvellement prévue après la date d'entrée en vigueur de la Convention. L'objectif de cette résolution était de dissiper l'incertitude relative à l'application de la règle B-3, à travers la mise en œuvre d'un calendrier réaliste pour les mesures destinées à faire respecter la règle D-1 (Norme de renouvellement des eaux de ballast) et la règle D-2 une fois la Convention entrée en vigueur.

À ce jour, le MEPC a donné son approbation initiale à 45 systèmes de gestion des eaux de ballast utilisant des substances actives et son approbation définitive à 31 systèmes. Les Administrations concernées ont à ce jour délivré des certificats d'approbation par type pour 33 systèmes de gestion des eaux de ballast, dont certains n'ont pas recours à des substances actives et par conséquent ne nécessitent pas une approbation par le MEPC, ce qui a considérablement accru le nombre de techniques de traitement disponibles dans le commerce. La disponibilité croissante de technologies conformes, ainsi que l'élaboration de documents de recommandations et de résolutions pour faciliter la mise en œuvre de la Convention, a donc ouvert la voie à une hausse du nombre d'États ratifiant ou accédant à la Convention BWM.

### **Encrassement biologique des coques des navires**

À sa soixante-deuxième session, tenue en juillet 2011, le MEPC a adopté le premier ensemble de recommandations internationales sur l'encrassement biologique des navires. Les Directives pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes traitent des risques

d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes dus à l'adhérence d'espèces marines comme les algues et les mollusques à la coque des navires, par opposition à leur transfert par l'intermédiaire des eaux de ballast des navires.

Les recherches indiquent que l'encrassement biologique est un mécanisme important pour le transfert d'espèces par les navires. Un organisme salissant fertile peut produire à lui seul plusieurs milliers d'œufs, de spores ou de larves dans l'eau, ce qui peut fonder de nouvelles populations d'espèces envahissantes, comme les crabes, les poissons, les astéries, les mollusques et le plancton. Réduire au minimum l'encrassement biologique aura donc pour effet de limiter considérablement le risque de transfert.

Les Directives adoptées sont actuellement facultatives. Toutefois, à sa soixante-cinquième session, le MEPC a adopté les Directives de 2011 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes et évaluera après un certain temps leur mise en œuvre à titre facultatif et ses résultats pour ce qui est de réduire au minimum le transfert d'espèces, en vue de déterminer les éventuelles mesures supplémentaires devant être prises par l'OMI à l'avenir, telles que l'élaboration d'un recueil de règles ou d'une convention sur ce sujet.

### **Effets nuisibles de l'utilisation des peintures antisalissure pour navires**

Depuis 1988, le MEPC étudie les mesures qui permettraient de réduire les effets nuisibles des peintures "antisalissure" utilisées afin d'empêcher des organismes tels que les bernacles de s'accrocher à la coque des navires, mais qui diffusent une substance active ayant pour effet de contaminer le milieu marin et d'endommager ou de détruire des systèmes biologiques (par exemple les bancs d'huîtres). En 1999, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.895(21), intitulée "Systèmes antisalissure utilisés sur les navires". Elle y demandait que l'on interdise l'utilisation de certains composés dans les systèmes antisalissure d'ici 2008 et priait le MEPC d'élaborer un instrument juridiquement obligatoire à cet effet. Le MEPC a par la suite élaboré le texte d'un projet de convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles (Convention AFS de 2001). Cette convention, ultérieurement adoptée par une Conférence diplomatique qui a eu lieu en octobre 2001, n'est pas encore entrée en vigueur.

La Convention est entrée en vigueur le 17 septembre 2008 et compte actuellement 65 Parties contractantes représentant au total 82,25 % du tonnage brut de la flotte mondiale.

### **Recyclage des navires**

L'OMI a organisé une Conférence diplomatique à Hong Kong (Chine) du 11 au 15 mai 2009, où a été adoptée la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (la Convention de Hong Kong). Celle-ci était ouverte à la signature du 1er septembre 2009 au 31 août 2010 et a été signée par la France, les Pays-Bas, l'Italie, la Turquie et Saint-Kitts-et-Nevis sous réserve de ratification. Le 26 juin 2013, la Norvège est devenue le premier État contractant à la Convention.

Lorsqu'elle entrera en vigueur, la Convention de Hong Kong établira des règles pour la conception, la construction, l'exploitation et la préparation des navires afin de faciliter un recyclage sûr et écologiquement rationnel sans compromettre la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des navires; l'exploitation sûre et écologiquement rationnelle des installations de recyclage des navires; et la mise en place d'un mécanisme de contrôle approprié applicable au recyclage des navires, couvrant la délivrance de certificats et les obligations en matière de notification.

Outre la Convention de Hong Kong, il existe une série de directives visant à garantir la mise en œuvre et l'application uniformes et efficaces à l'échelle mondiale des prescriptions pertinentes de la Convention. À cet égard, le MEPC a adopté à sa cinquante-neuvième session le premier ensemble de directives pour l'établissement de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses. En juillet 2011, le MEPC, à sa soixante-deuxième session, a examiné les Directives de 2011 pour l'établissement de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses et a adopté les Directives de 2011 pour l'établissement du plan de recyclage du navire. Lors de sa session suivante en mars 2012, le MEPC a poursuivi ses travaux sur les directives et a adopté à la fois les Directives de 2012 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires ainsi que les Directives de 2012 pour l'octroi d'une autorisation aux installations de recyclage des navires. À sa soixante-quatrième session, tenue en octobre 2012, le MEPC a achevé ses travaux sur les six séries de directives prescrites par la Convention de Hong Kong et a adopté les Directives de 2012 pour les visites des navires et la délivrance des certificats en vertu de la Convention de Hong Kong ainsi que les Directives de 2012 pour l'inspection des navires en vertu de la Convention de Hong Kong.

## **D POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE**

### **Pollution atmosphérique**

Dans le cadre des articles 212, paragraphe 3, et 222 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'OMI est l'instance compétente pour l'élaboration, par les États, de règles et normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées, mondiales et régionales applicables aux navires et visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine atmosphérique ou transatmosphérique. Les États sont tenus d'adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire ou maîtriser une telle pollution, en tenant compte des règles et normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, internationalement convenues (article 212, paragraphe 1), notamment les règles pertinentes de l'OMI. L'article 222 impose en outre aux États l'obligation d'assurer l'application des lois et règlements et de mettre en œuvre les règles et normes applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique afin de prévenir, réduire et maîtriser cette pollution.

En septembre 1997, une conférence des Parties à MARPOL a adopté le Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif. Entré en vigueur le 19 mai 2005, ce nouveau protocole a introduit une nouvelle Annexe VI dans MARPOL, intitulée "Règles relatives à la prévention de l'atmosphère par les navires", qui vise à réduire au minimum les émissions atmosphériques d'oxydes de soufre, de particules, d'oxydes d'azote, de substances qui appauvrissent la couche d'ozone, et de composés organiques volatils provenant des navires et leur contribution à la pollution générale de l'atmosphère et aux problèmes écologiques.

Huit ans après l'adoption de l'Annexe VI, mais seulement deux mois après son entrée en vigueur, le MEPC a décidé à sa cinquante-troisième session, tenue en juillet 2005, que l'Annexe VI devait faire l'objet d'une révision générale. Cette décision se fondait sur de nouvelles connaissances en ce qui concerne les effets néfastes que peuvent avoir les gaz d'échappement des navires sur les écosystèmes et la santé de l'homme. En outre, le MEPC y reconnaissait que les progrès technologiques permettraient d'améliorer considérablement les normes existantes.

Après trois années de travaux soutenus, le MEPC a adopté à l'unanimité, à sa cinquante-huitième session, tenue en octobre 2008, l'Annexe VI révisée et le Code technique sur les NO<sub>x</sub>, 2008 qui y est étroitement lié. Ils sont tous deux entrés en vigueur

le 1er juillet 2010 conformément à la procédure d'amendement par acceptation tacite. L'Annexe VI révisée a introduit des limites encore plus rigoureuses pour les émissions de polluants atmosphériques provenant des navires, ainsi que des réductions progressives, pouvant être obtenues par le biais de la conception des moteurs ou de technologies équivalentes, en particulier pour les SO<sub>x</sub> et NO<sub>x</sub>.

Comme indiqué précédemment, l'Annexe VI révisée de MARPOL comprend des dispositions sur la création de zones de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub>, de SO<sub>x</sub> et de particules. À ce jour, la mer Baltique (mai 2005), la mer du Nord, y compris la Manche (novembre 2006) et la zone de l'Amérique du Nord (août 2011) ont été désignées en tant que zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>, de NO<sub>x</sub> et de particules. La zone de l'Amérique du Nord englobe les zones maritimes (200 milles marins) au large des côtes Pacifique des États-Unis et du Canada; au large des côtes Atlantique des États-Unis, du Canada et de la France; et au large des côtes des îles Hawaï habitées. À sa soixante-deuxième session, tenue en juillet 2011, le MEPC a officiellement désigné la zone maritime caraïbe des États-Unis comme zone spéciale pour les NO<sub>x</sub>, les SO<sub>x</sub> et les particules, y compris les eaux adjacentes aux côtes de l'État libre associé de Porto Rico et des îles Vierges des États-Unis, avec effet à compter du 1er janvier 2014.

À sa soixante et unième session, tenue en octobre 2010, le MEPC a en outre adopté, par la résolution MEPC.192(61), les Directives de 2010 pour le contrôle de la teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires.

L'adoption et la révision ultérieure de l'Annexe VI constituent une étape remarquable vers la mise en place d'un régime mondial solide permettant de répondre aux problèmes de la qualité de l'air que rencontrent les zones côtières du monde entier. En réduisant les émissions nocives provenant des navires dans l'atmosphère, les mesures révisées devraient avoir d'importantes retombées positives sur l'atmosphère et sur la santé de l'homme, notamment pour les populations qui vivent dans des villes portuaires ou des communautés côtières.

### **Réduction des émissions de gaz à effet de serre par les navires**

Avant l'adoption du Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, adopté en 1997, la Conférence MARPOL de septembre 1997 sur la pollution atmosphérique a invité le MEPC à examiner les stratégies de réduction du CO<sub>2</sub> qui pourraient être réalisables compte tenu du rapport entre le CO<sub>2</sub> et d'autres polluants atmosphériques, notamment les NO<sub>x</sub> dont les émissions peuvent être inversement liées à la réduction du CO<sub>2</sub>.

Après l'examen de la question par le MEPC, l'Assemblée de l'OMI a adopté en décembre 2003 la résolution A.963(23), intitulée "Lignes d'action et usages de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre par les navires", dans laquelle elle priait instamment le MEPC d'identifier et d'évaluer des mécanismes pour obtenir la limitation ou la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des transports maritimes internationaux et de maintenir la question à l'étude.

### **Mesures techniques et opérationnelles de rendement énergétique**

Le MEPC a élaboré des mesures techniques et opérationnelles visant à accroître le rendement énergétique des navires et ainsi à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ces mesures ont été initialement introduites à titre facultatif et leur mise en œuvre a été contrôlée afin de continuer à les améliorer. Les mesures, intitulées "Indice nominal de rendement énergétique" (EEDI – applicable aux navires neufs) et "Plan de gestion du

rendement énergétique du navire" (SEEMP – applicable à tous les navires), ont été adoptées à la soixante-deuxième session du MEPC, tenue en juillet 2011, en tant que prescriptions obligatoires en vertu de l'Annexe VI de MARPOL, lesquelles sont entrées en vigueur le 1er janvier 2013. L'indicateur opérationnel de rendement énergétique reste également disponible pour une utilisation à titre volontaire par les navires.

L'EEDI est un mécanisme non normatif et fondé sur les résultats qui permet au secteur de choisir les technologies à utiliser dans la conception d'un navire spécifique. Tant que le niveau de rendement énergétique requis est atteint, les concepteurs et constructeurs de navires sont libres d'utiliser les solutions les plus rentables pour se conformer aux règles. Quant au SEEMP, il établit un mécanisme permettant aux exploitants d'accroître le rendement énergétique des navires existants.

Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 effectuant des voyages internationaux sont tenus de mettre en œuvre et de tenir à jour un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) qui doit servir à l'exploitant pour accroître ce rendement. Cela passe par un suivi des performances en matière de rendement énergétique de l'activité de transport du navire et l'étude, à intervalles réguliers, de la possibilité d'incorporer de nouvelles technologies ou pratiques pour améliorer le rendement énergétique. Les prescriptions techniques et d'exploitation adoptées par la résolution MEPC.203(62) constituent le premier instrument international contraignant relatif aux changements climatiques depuis l'adoption du Protocole de Kyoto en 1997 et le tout premier dispositif mondial de réduction obligatoire des émissions de gaz à effet de serre pour un secteur industriel international.

Quatre importantes recommandations destinées à faciliter la mise en œuvre des règles obligatoires relatives au rendement énergétique pour les navires énoncées dans l'Annexe VI de MARPOL ont été adoptées, à savoir :

- .1 résolution MEPC.212(63) – Directives de 2012 sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) obtenu applicable aux navires neufs, telles que modifiées;
- .2 résolution MEPC.213(63) – Directives de 2012 pour l'élaboration d'un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP);
- .3 résolution MEPC.214(63) – Directives de 2012 sur les visites et la délivrance des certificats concernant l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI), telles que modifiées; et
- .4 résolution MEPC.231(65) – Directives de 2013 pour le calcul des lignes de référence à utiliser avec l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI), qui remplace la résolution MEPC.215(63).

La règle 23 du chapitre 4 de l'Annexe VI de MARPOL, sur la promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires, prescrit que les Administrations, en coopération avec l'Organisation et d'autres organismes internationaux, favorisent et fournissent, selon le cas, directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation, un appui aux États Membres et, en particulier, aux États en développement qui sollicitent une assistance technique. Elle prescrit également que l'Administration d'une Partie à l'Annexe VI de MARPOL coopère activement avec d'autres Parties, sous réserve de sa législation, sa réglementation et sa politique nationale, en vue de promouvoir le développement et le transfert de technologies et l'échange de renseignements

lorsque des États et, en particulier, les États en développement, sollicitent une assistance technique.

En rapport avec la mise en œuvre des mesures de rendement énergétique, le MEPC a adopté, à sa soixante-cinquième session, la résolution MEPC.229(65) sur la Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires qui exige notamment de l'OMI qu'elle fournisse, par le biais de ses divers programmes, une assistance technique aux États Membres pour leur permettre de coopérer dans le domaine du transfert de technologies en matière de rendement énergétique vers les pays en développement en particulier et de contribuer à la recherche de sources de financement pour renforcer les capacités et appuyer les États, en particulier les États en développement, qui ont sollicité un transfert de technologies.

À sa soixante-cinquième session, tenue en mai 2013, le MEPC a décidé d'appliquer les règles de l'EEDI à divers types de navires supplémentaires, et a approuvé ou modifié des directives supplémentaires pour soutenir la mise en œuvre uniforme des règles relatives au rendement énergétique. Le Comité a aussi arrêté un plan de travail pour la poursuite des travaux d'élaboration du cadre de règles relatives à l'EEDI pour les navires de différents types et dimensions ainsi que pour les systèmes de propulsion qui n'étaient pas visés par les prescriptions existantes et pour envisager des recommandations concernant la puissance propulsive nécessaire pour que le navire conserve sa capacité de manœuvre dans des conditions défavorables.

À la même session, le Comité a aussi examiné l'importance d'améliorer le rendement énergétique et de réduire la consommation de combustible, ce qui se traduirait par une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres polluants. Il a envisagé la mise en œuvre de nouvelles dispositions par phases successives, en axant ses travaux préliminaires sur la collecte de données, en tant que base pour les futurs travaux techniques. Les délibérations concernant des mesures techniques et opérationnelles supplémentaires destinées à améliorer le rendement énergétique des navires se poursuivraient à la soixante-sixième session du MEPC.

### **Mesures fondées sur le marché**

Le MEPC a reconnu que, au vu de l'augmentation prévue de la population mondiale et des échanges commerciaux internationaux, des mesures fondées sur le marché visant à réduire encore les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux pourraient être nécessaires en complément des mesures techniques et opérationnelles adoptées. Le MEPC a donc reçu plusieurs propositions de mesures fondées sur le marché de la part de gouvernements et d'organisations, et a créé un groupe d'experts chargé de réaliser une étude de faisabilité et une évaluation de l'impact de ces propositions. Les résultats de l'étude et de l'évaluation ont ensuite été examinés par un groupe de travail du MEPC qui avait pour mission de fournir des conseils, notamment sur la nécessité absolue et le but des mesures fondées sur le marché en tant que mécanisme permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux. Ce groupe de travail était également chargé d'évaluer les résultats des travaux menés par le groupe d'experts qui s'était lui aussi efforcé d'évaluer l'impact des mesures fondées sur le marché proposées ayant trait, entre autres, au commerce international, au secteur maritime des pays en développement, des pays les moins avancés (PMA) et des petits États insulaires en développement (PEID), ainsi qu'aux avantages écologiques correspondants.

Une fois achevée l'étude du Groupe d'experts, certaines des mesures fondées sur le marché ont été fusionnées ou développées par leurs auteurs respectifs et, lors de l'examen de ces propositions, le groupe de travail intersessions a tenu un échange de vues approfondi sur



des questions liées, entre autres, à l'intérêt de mesures fondées sur le marché assurant : la certitude en matière de réduction des émissions ou de prix du carbone; des fonds aux fins de l'atténuation, de l'adaptation et des activités de renforcement des capacités dans les pays en développement; des mesures d'incitation visant à améliorer les transports maritimes d'un point de vue technologique et opérationnel; et des possibilités de compensation. En se fondant sur ces questions de principe, le Groupe de travail a ensuite donné des conseils au MEPC, conformément à son mandat, sur la fusion de mesures fondées sur le marché; les forces et faiblesses des groupes; leur rapport avec les conventions internationales pertinentes; et les éventuels impacts précédemment mentionnés.

Le MEPC, à sa soixante-cinquième session, tenue en mai 2013, a décidé de reporter à une prochaine session les débats sur les mesures fondées sur le marché et les questions connexes.

### **Actualisation de l'étude sur l'estimation des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux**

Dans la résolution A.963(23), qu'elle a adoptée à sa vingt-troisième session en 2003, l'Assemblée prie instamment le MEPC d'accorder la priorité à la définition de niveaux de référence pour les émissions de GES. La deuxième étude de l'OMI sur les émissions de GES, parue en 2009, est considérée comme étant la source de données la plus complète et la plus fiable sur les quantités de GES émises par les navires. Il y était estimé que les transports maritimes internationaux en produisaient 870 millions de tonnes, soit 2,7 % des émissions mondiales de dioxyde de carbone dues à l'homme en 2007.

À sa soixante-troisième session, tenue en mars 2012, le MEPC avait noté qu'il existait une incertitude quant aux estimations et prévisions des émissions provenant des transports maritimes internationaux et, ayant décidé que les travaux devraient se poursuivre afin de fournir au Comité des renseignements fiables et actualisés sur lesquels fonder ses décisions, il avait prié le Secrétariat d'étudier les possibilités dans ce domaine et de lui faire rapport à ses futures sessions.

À sa soixante-quatrième session, tenue en octobre 2012, le MEPC a approuvé en principe le plan d'ensemble pour la mise à jour des estimations des émissions de gaz à effet de serre (GES) et décidé qu'un atelier d'experts se tiendrait en 2013 pour examiner plus avant la méthodologie et les hypothèses à utiliser pour cette mise à jour. À sa soixante-cinquième session, tenue en mai 2013, le MEPC a examiné les résultats de l'atelier d'experts et a chargé le Secrétariat de l'OMI d'effectuer une "étude de mise à jour sur l'estimation des GES provenant des transports maritimes internationaux", en vue de la présentation d'un rapport définitif au MEPC en 2014.

### CHAPITRE III

#### RESPONSABILITÉ POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION

L'article 235, paragraphe 1, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose que les États doivent veiller à l'accomplissement de leurs obligations internationales en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin et qu'ils sont responsables conformément au droit international. En vertu de l'article 235, paragraphe 2, il incombe aux États 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. Le paragraphe 3 du même article dispose qu'en vue d'assurer une indemnisation rapide et adéquate de dommages résultant de la pollution du milieu marin, les États coopèrent, le cas échéant, 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.

Ces dispositions devraient être examinées parallèlement à plusieurs instruments adoptés par l'OMI avant et après l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dans le domaine de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer d'hydrocarbures et d'autres substances nocives et potentiellement dangereuses. Ces instruments sont les suivants :

- Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC de 1969) et Protocole de 1992 y relatif (Protocole CLC de 1992), collectivement désignés Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou CLC 1992;
- Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention Fonds de 1971) et Protocole de 1992 y relatif (Protocole Fonds de 1992), collectivement désignés Convention Fonds de 1992;
- Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD de 1996);
- Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute) ;
- Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole Fonds de 2003); et
- Protocole de 2010 modifiant la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par

---

mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole SNPD de 2010).

La Convention CLC de 1969 établissait un régime de responsabilité objective du propriétaire de navire et l'obligation de souscrire à une assurance de responsabilité civile obligatoire couvrant les limites d'indemnisation pour les dommages causés par le déversement d'hydrocarbures lourds transportés en tant que cargaison.

La Convention Fonds de 1971 prévoyait la création et le fonctionnement d'un fonds international chargé de fournir une indemnisation (FIPOL) en supplément de celle versée par le propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC lorsque cette indemnisation s'avérait insuffisante. Ce fonds payait également des indemnités dans certains cas où l'indemnisation due par le propriétaire du navire n'était pas accessible.

Les Protocoles de 1992 à la Convention CLC de 1969 et à la Convention Fonds de 1971 ont annulé et remplacé les conventions mères existantes et augmenté les limites d'indemnisation. Les deux instruments conventionnels initiaux, tels que modifiés, sont désormais connus sous les noms de Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention de 1992 portant création du Fonds, respectivement. Les modifications apportées par les Protocoles de 1992 comprenaient notamment l'extension du champ d'application aux dommages survenus dans la ZEE (et pas seulement dans les eaux territoriales).

À sa quatre-vingt-deuxième session, tenue en 2000, le Comité juridique de l'OMI a examiné une demande visant à ce que l'on relève les limites de responsabilité fixées dans le Protocole CLC de 1992 et les limites d'indemnisation fixées dans le Protocole Fonds de 1992. Le Comité, recourant pour la première fois à la procédure d'acceptation tacite, a adopté deux résolutions modifiant les Protocoles de 1992 pour relever les limites de 50,37 % dans chacun de ces instruments. Ces amendements sont entrés en vigueur le 1er novembre 2003.

Adopté en mai 2003, le Protocole Fonds prévoit un mécanisme complémentaire pour accroître de façon substantielle l'indemnisation des victimes d'une pollution par les hydrocarbures et atténuer les difficultés qu'elles rencontrent dans les cas où le montant disponible pour indemnisation en vertu des Conventions CLC et Fonds de 1992 risquerait de ne pas suffire pour payer intégralement les demandes établies. L'adhésion au mécanisme complémentaire n'est ouverte qu'aux États Parties à la Convention Fonds de 1992. La nouvelle Convention Fonds est entrée en vigueur le 3 mars 2005.

La Convention SNPD de 1996 prévoit la responsabilité objective du propriétaire du navire et l'obligation de souscrire à une assurance de responsabilité civile obligatoire pour couvrir les limites d'indemnisation en cas de dommages causés par des déversements accidentels de substances nuisibles et potentiellement dangereuses autres que des hydrocarbures lourds et des hydrocarbures de soute transportés en tant que cargaison. Cet instrument conventionnel prévoit également la création et le fonctionnement d'un Fonds SNP semblable au FIPOL.

La Convention SNPD de 1996 a un champ d'application géographique analogue à celui des Conventions CLC et Fonds de 1992 en ce qui concerne les dommages dus à la pollution. Par conséquent, elle prévoit l'indemnisation en cas de tels dommages survenus dans les limites de la mer territoriale et de la ZEE. S'agissant des dommages autres que ceux dus à la pollution, comme des décès ou lésions corporelles survenus à bord par suite d'explosions mettant en cause des SNPD, elle prévoit le versement d'une indemnisation quelle que soit la zone maritime dans laquelle l'événement qui a provoqué les dommages s'est produit.

Le Protocole SNPD de 2010 a été adopté par consensus par une Conférence diplomatique convoquée par l'OMI à son Siège, à Londres, le 1er novembre 2010. Il est resté ouvert à la signature jusqu'au 31 octobre 2011. Il traite des problèmes pratiques qui ont empêché de

nombreux États de ratifier la Convention mère qui, bien qu'elle ait été adoptée en 1996, ne compte que 14 ratifications et n'a pas encore rempli les conditions pour son entrée en vigueur.

En vertu du Protocole SNPD de 2010, si un dommage est dû à des substances nocives et potentiellement dangereuses transportées en vrac, l'indemnisation est d'abord demandée au propriétaire du navire, jusqu'à un montant maximal de 100 millions de droits de tirage spéciaux (DTS), soit environ US\$150 millions. Lorsque le dommage est dû à des substances nocives et potentiellement dangereuses en colis ou à la fois en vrac et en colis, la responsabilité maximale du propriétaire du navire s'établit à 115 millions de DTS, soit US\$172,5 millions.

Une fois cette limite atteinte, l'indemnisation est versée par le deuxième niveau, le Fonds SNP, jusqu'à un plafond de 250 millions de DTS, soit US\$375 millions (y compris l'indemnisation versée par le premier niveau). Le Fonds comprend une assemblée, composée de tous les États Parties à la Convention et au Protocole, et un secrétariat particulier qui se réunit normalement une fois par an.

La Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute établit un régime de responsabilité et d'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures transportés en tant que combustibles dans les soutes des navires. Entrée en vigueur le 21 novembre 2008, elle s'inspire de la Convention CLC de 1992. En 2009, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.1028 qui vise à lever toute ambiguïté sur la délivrance de certificats aux navires immatriculés coque nue. En 2011, elle a adopté la résolution A.1055(27) sur les questions liées aux certificats délivrés aux navires immatriculés coque nue qui sont aussi tenus d'être titulaires d'un certificat CLC.

## **DIVERS**

### **Enlèvement des épaves**

Plusieurs dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer concernent l'enlèvement des épaves, y compris l'obligation générale qui incombe aux États de protéger et de préserver le milieu marin (article 192). S'agissant de la mer territoriale, l'article 21, paragraphe 1 a), dispose qu'un État côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international, des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale, qui peuvent porter sur la sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime. L'article 221, paragraphe 1, qui codifie les principes fondamentaux de la Convention de 1969 sur l'intervention et du Protocole de 1973 sur l'intervention, reconnaît le droit qu'ont les États côtiers, en vertu du droit international, tant coutumier que conventionnel, de prendre et faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre des "conséquences préjudiciables".

Le champ d'application de la Convention de 1969 sur l'intervention, du Protocole de 1973 et de l'article 221, paragraphe 1, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer se limite aux détériorations des zones côtières ou intérêts connexes dues à la pollution résultant d'un accident de mer qui risquent d'avoir des conséquences préjudiciables importantes pour le littoral et les intérêts connexes d'un État. De plus, les dispositions de la Convention de 1969 sur l'intervention et de son Protocole ne s'appliquent que lorsqu'il existe un danger grave et imminent pour les intérêts côtiers ou connexes d'un État. Ces textes n'autorisent donc pas l'État côtier à intervenir en général pour enlever des épaves dans des eaux situées au-delà de la mer territoriale, dans les cas où ces épaves mettent en danger la sécurité de la

---

navigation mais ne présentent pas un risque de pollution, ou dans les cas où cette pollution ne risque pas d'avoir des conséquences préjudiciables importantes.

Une conférence de l'OMI convoquée à l'Office des Nations Unies à Nairobi (ONUN) a adopté le 18 mai 2007 la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007. Celle-ci comble les lacunes du cadre juridique international existant et constitue la base juridique qui permet aux États d'enlever de leur zone économique exclusive des épaves qui présentent un danger pour la sécurité de la navigation ou le milieu marin et côtier, ou encore les deux. Elle rend les propriétaires des navires financièrement responsables et leur impose de souscrire une assurance ou de prévoir une autre garantie financière pour couvrir les coûts d'enlèvement d'une épave. Elle donne aussi aux États le droit d'intenter une action directe contre les assureurs.

Les articles de la Convention de Nairobi couvrent :

- la notification et la localisation des navires et des épaves, à savoir la notification des accidents à l'État côtier le plus proche; les avertissements à l'intention des marins et des États côtiers concernant l'épave; et les mesures prises par l'État côtier pour localiser le navire ou l'épave;
- les critères permettant de déterminer les dangers présentés par les épaves, y compris la profondeur d'eau au-dessus de l'épave, la proximité de routes maritimes, la densité et la fréquence du trafic, le type de trafic et la vulnérabilité des installations portuaires. Des critères relatifs à l'environnement, tels que les dommages que pourrait entraîner le déversement de la cargaison ou d'hydrocarbures dans le milieu marin, sont également inclus;
- les mesures visant à faciliter l'enlèvement des épaves, y compris les droits et obligations d'enlever les navires et les épaves dangereux, qui indiquent à quel moment le propriétaire du navire est responsable de l'enlèvement de l'épave et à quel moment l'État peut intervenir;
- la responsabilité du propriétaire en ce qui concerne les frais de localisation, signalisation et enlèvement des navires et des épaves : le propriétaire inscrit est tenu de souscrire une assurance obligatoire ou une autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention; et
- le règlement des différends : la partie XV de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, relative au règlement des différends, s'applique *mutatis mutandis* si aucun règlement n'intervient dans les 12 mois.

La Convention de Nairobi comporte en outre une clause facultative permettant aux États Parties d'appliquer certaines dispositions aux épaves qui se trouvent dans les limites de leur territoire, y compris leur mer territoriale. Si un État choisit la clause de consentement, il en adresse notification au Secrétaire général au moment où il exprime son consentement à être lié par la Convention ou à n'importe quel moment par la suite.

La Convention n'est pas encore entrée en vigueur. En 2011, l'Assemblée a adopté à sa vingt-septième session la résolution A.1057(27) qui vise à lever toute ambiguïté sur la délivrance de certificats aux navires immatriculés coque nue.

**Domages dus à la pollution transfrontière résultant d'activités d'exploration et d'exploitation pétrolières au large**

À sa quatre-vingt-dix-neuvième session, tenue en avril 2012, le Comité juridique de l'OMI a décidé d'informer le Conseil qu'il souhaitait analyser plus avant les questions de responsabilité et d'indemnisation liées aux dommages dus à la pollution transfrontière résultant d'activités d'exploration et d'exploitation pétrolières au large, en vue d'élaborer des recommandations qui aident les États intéressés à conclure des arrangements bilatéraux ou régionaux, sans réviser l'orientation stratégique 7.2, intitulée "Mettre au point et faciliter l'application de mesures propres à atténuer et maîtriser efficacement l'effet sur le milieu marin des événements de mer et de la pollution des mers résultant de l'exploitation des navires". Cette décision a été dûment notée par le Conseil à sa cent-huitième session.

À la centième session du Comité, tenue en avril 2013, le renforcement de la coopération entre les États sur le sujet ainsi que la poursuite des travaux du Comité ont reçu l'assentiment général. Le Comité a décidé que le maître mot pour élaborer des recommandations était la collaboration entre les États et l'aide aux États qui avaient besoin d'orientations pour conclure des accords bilatéraux et multilatéraux. Les États Membres étaient invités à envoyer au Secrétariat des exemples d'accords bilatéraux et régionaux existants. Le Comité juridique a appelé à ce que des travaux intersessions soient menés en vue de faciliter la poursuite des délibérations au sein du Comité.

## CHAPITRE IV

### COOPÉRATION TECHNIQUE - ASSISTANCE AUX PAYS EN DÉVELOPPEMENT

#### Généralités

Les parties XII, XIII et XIV de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer disposent que les États doivent coopérer directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, dans les domaines de la protection et de la préservation du milieu marin, de la recherche scientifique marine et du développement et du transfert des techniques marines, respectivement. Certaines de ces dispositions évoquent en particulier une coopération par le biais d'une assistance aux pays en développement. En vertu de l'article 43 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, l'OMI doit, par l'intermédiaire de son Comité de la coopération technique, examiner toutes les questions qui relèvent de sa compétence en ce qui concerne "l'exécution des projets de coopération technique financés par le programme pertinent des Nations Unies dont l'organisation est l'agent d'exécution ou de coopération ou par des fonds d'affectation spéciale volontairement mis à la disposition de l'Organisation ...".

Les règles et normes de l'OMI sont acceptées par les gouvernements et par le secteur des transports maritime international parce qu'elles établissent un cadre unique et universel régissant les opérations maritimes et garantissent que le commerce international est efficace, sûr et sécurisé, et que l'environnement est efficacement protégé. Étant donné que de nombreux pays en développement ne peuvent pas encore donner plein et entier effet aux instruments de l'OMI, l'Organisation a établi, conformément au mandat qui lui a été confié par la Convention portant création de l'OMI, un Programme intégré de coopération technique (PICT) dont l'objet est d'aider les pays, plus particulièrement les pays en développement, à développer leurs capacités humaines et institutionnelles pour qu'ils puissent se conformer de manière effective et uniforme au cadre réglementaire créé par l'Organisation.

Favorisant le renforcement des capacités dans le secteur maritime, le PICT est indispensable pour aider les pays en développement à mettre en œuvre les instruments de l'OMI visant à renforcer la sécurité et la sûreté de la navigation, à améliorer la protection de l'environnement et à faciliter le trafic maritime international. Il gagne en importance du fait des amendements apportés aux instruments existants de l'OMI et de l'élaboration de nouveaux instruments par l'Organisation, dans lesquels il est désormais tenu compte des besoins particuliers des petits États insulaires en développement (PEID) et des pays les moins avancés (PMA), ainsi que de l'impact du PICT sur eux. Le tableau ci-dessous illustre la manière dont le PICT contribue au développement durable et socio-économique.

<b>RÔLE DES ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE DE L'OMI DANS LA PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DU PROGRÈS SOCIAL ET ÉCONOMIQUE</b>	
<b>ACTION</b>	<b>IMPACT</b>
Améliorer la sécurité, la sûreté, la viabilité environnementale et l'efficacité des activités maritimes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• exploitation rationnelle des flottes de commerce, de transport de passagers et de pêche</li> <li>• amélioration de la rotation des navires et du débit portuaire</li> <li>• expansion du commerce mondial</li> <li>• amélioration de la balance des paiements et du bien-être économique</li> <li>• diminution du nombre de pertes de vies humaines et de navires en mer</li> </ul>

<b>RÔLE DES ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE DE L'OMI DANS LA PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DU PROGRÈS SOCIAL ET ÉCONOMIQUE</b>	
Renforcer la protection du milieu marin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• eaux et côtes plus propres</li> <li>• accroissement du tourisme</li> <li>• renforcement des stocks de poissons et possibilité d'améliorer les prises de pêche pour un meilleur accès à une bonne source de protéines</li> <li>• amélioration de la gestion intégrée des zones côtières</li> </ul>
<b>ACTION</b>	<b>IMPACT</b>
Encourager les moyens d'existence durables et l'éradication de la pauvreté	<ul style="list-style-type: none"> <li>• création d'emplois pour les gens de mer dans le secteur des transports maritimes et des pêches dans le monde</li> <li>• promotion de la femme dans le secteur maritime</li> <li>• amélioration des revenus en devises</li> <li>• relèvement du niveau de vie dans les communautés côtières et de pêcheurs</li> </ul>

Le rôle du PICT dans la promotion du développement durable a été officiellement confirmé en 1999 à la vingt et unième session de l'Assemblée, à travers l'adoption des résolutions A.900(21), intitulée "Objectifs de l'Organisation dans les années 2000" et A.901(21), intitulée "L'OMI et la coopération technique dans les années 2000". Dans sa résolution A.901(21), l'Assemblée a décidé que le PICT devait se concentrer sur les trois priorités décrites dans le tableau ci-dessous, étant donné qu'ensemble, ces activités peuvent garantir un développement maritime durable, des services de transport maritime efficaces et sûrs, ainsi qu'une bonne protection de l'environnement :

<b>PRIORITÉS POUR L'AVENIR DU PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE DE L'OMI</b>	
<b>PRIORITÉS</b>	<b>RÉSULTATS</b>
Promotion des règles et normes maritimes mondiales	Ratification des instruments conventionnels internationaux, et mise en place des législations nationales d'application correspondantes
Renforcement des capacités institutionnelles	Aptitude des services de l'État à assurer l'exercice effectif de la juridiction de l'État du pavillon, de l'État du port et de l'État côtier
Mise en valeur des ressources humaines	Formation de spécialistes des deux sexes capables de mettre au point et de gérer des programmes nationaux dans les domaines suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Administration de la sécurité et de la sûreté maritimes</li> <li>• Protection du milieu marin</li> <li>• Élaboration de la législation maritime</li> <li>• Facilitation du trafic maritime</li> <li>• Opérations portuaires techniques</li> <li>• Formation des gens de mer et du personnel à terre</li> </ul>

Depuis 2000, les instruments suivants adoptés par une conférence diplomatique de l'OMI contiennent des dispositions et/ou des résolutions relatives à la promotion de l'assistance et



de la coopération techniques visant à favoriser leur application et à augmenter le nombre d'États qui y sont Parties, à savoir :

- i) Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute);
- ii) Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (Protocole d'Athènes de 2002);
- iii) Protocole de 2005 relatif à la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA 2005);
- iv) Protocole de 2005 relatif au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (Protocole SUA de 2005 sur les plates-formes fixes);
- v) Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 (Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007);
- vi) Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (Convention de Hong Kong sur le recyclage des navires, 2009)
- vii) Protocole de 2010 à la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole SNPD de 2010); et
- viii) Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977.

Dans le cadre du PICT, d'autres comités de l'OMI collaborent avec le Secrétariat de l'OMI et le Comité de la coopération technique à l'identification des besoins des pays en développement en matière d'assistance en vue de renforcer leurs capacités institutionnelles, juridiques, scientifiques et techniques ainsi qu'en matière de gestion et de formation pour appliquer les règles et normes mondiales énoncées dans les instruments adoptés par l'OMI. Le programme de coopération technique de l'OMI a été considérablement réformé au cours des années 1990 pour en améliorer l'efficacité. Dans le cadre des réformes et examens récents, le Secrétariat a établi les profils maritimes des pays afin qu'ils servent d'outil supplémentaire pour le PICT et permettent à l'Organisation de recueillir des données venant des États Membres aux fins de déterminer les besoins réels des pays en développement en matière de renforcement des capacités et d'assistance technique spécifique.

## **A PROTECTION ET PRÉSERVATION DU MILIEU MARIN**

En vertu de l'article 197 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États doivent 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. L'OMI, ainsi que d'autres organisations, coopèrent au Programme pour les mers régionales du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE). L'OMI a joué en particulier un rôle clé dans la mise en place

d'accords régionaux pour lutter contre la pollution marine. Tout aussi importantes sont la participation et la contribution de l'OMI aux travaux du Groupe d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP) sous l'égide duquel les experts de plusieurs institutions des Nations Unies examinent et entreprennent des études appropriées sur les aspects scientifiques de la pollution marine. L'OMI fournit des services administratifs de Secrétariat au GESAMP.

En vertu de l'article 202 de la Convention des Nations Unies, les États, agissant directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, ont l'obligation de promouvoir, entre autres, des programmes d'assistance aux pays en développement dans les domaines de la science et de la technique en vue de protéger et de préserver le milieu marin et de prévenir, réduire et maîtriser la pollution marine. Cette assistance consiste notamment à former le personnel scientifique et technique, à fournir le matériel et les facilités nécessaires ainsi qu'à fournir les services consultatifs concernant les programmes de recherche. L'obligation des États en matière d'assistance technique doit également comprendre une assistance appropriée en vue de réduire à un minimum les effets des accidents majeurs risquant d'entraîner une pollution importante du milieu marin, ainsi qu'en ce qui concerne l'établissement d'évaluations écologiques. En vertu de l'article 203, les organisations internationales devraient, en vue de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin ou de réduire à un minimum ses effets, accorder un traitement préférentiel aux États en développement en ce qui concerne l'allocation de fonds et de moyens d'assistance technique appropriés et l'utilisation de leurs services spécialisés.

Conformément à ces dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'article 17 de MARPOL relatif à la promotion de la coopération technique dispose que les Parties doivent, en consultation avec l'OMI et d'autres organismes internationaux, avec le concours et en coordination avec le Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'environnement, promouvoir l'aide à apporter aux Parties qui demandent une assistance technique en vue de former du personnel, de se procurer l'équipement et les installations de réception des déchets et de surveillance continue, d'encourager la recherche et de faciliter l'adoption d'autres mesures et dispositions visant à prévenir ou atténuer la pollution du milieu marin par les navires. Une disposition analogue est prévue à l'article IX de la Convention de Londres de 1972 et à l'article 13 de son Protocole de 1996 en ce qui concerne l'élimination et le traitement des déchets et les autres mesures de prévention ou d'atténuation de la pollution due à l'immersion. Des ateliers ont récemment été consacrés au recensement et à la levée des obstacles au respect par les pays des dispositions des accords sur l'évacuation des déchets en mer, ainsi qu'à la capacité de gestion des déchets de ces mêmes pays.

L'OMI continue à fournir une assistance à de nombreux pays en développement - aux niveaux national, régional et mondial - pour promouvoir la mise en œuvre effective de ses conventions ayant trait à la protection de l'environnement. Ces activités d'assistance comprennent des services consultatifs techniques et juridiques, la formation du personnel administratif, des experts et des inspecteurs de navires et l'élaboration de plans concernant les installations portuaires de réception, les préparatifs et interventions pour faire face aux événements de pollution par les hydrocarbures, les zones maritimes particulièrement vulnérables, les programmes de gestion de l'impact des espèces marines envahissantes et la gestion des déchets en provenance des navires. En plus du Programme intégré de coopération technique de l'OMI qui fournit un appui considérable aux interventions relatives à l'environnement concernant le secteur maritime des pays en développement, on peut citer, parmi les principales activités financées par des donateurs et menées par l'OMI dans ces différents domaines, les projets et programmes suivants : a) un programme régional FEM/PNUD/OMI sur cinq ans, concernant la création de partenariats en vue de la gestion de l'environnement des mers d'Asie de l'Est (PEMSEA); b) un projet FEM/PNUD/OMI sur trois

ans, concernant l'élimination des obstacles à la mise en œuvre effective des mesures de contrôle et de gestion des eaux de ballast dans les pays en développement, qui a été mené à bien entre 2000 et 2005 et qui a été suivi d'un programme de partenariats GloBallast; c) un projet FEM/Banque mondiale/OMI visant à mettre en place une inforoute marine régionale dans les détroits de Malaisie et de Singapour (juin 2006 – juin 2012); d) un programme financé par l'Agence de coopération internationale de la République de Corée (KOICA) destiné à aider les pays d'Asie de l'Est à augmenter le rendement énergétique des transports maritimes en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre par les navires; et e) plus récemment, l'Agence norvégienne de coopération pour le développement (Norad) a apporté un soutien financier à un programme de protection du milieu marin contre les conséquences des activités liées aux navires, au bénéfice des pays en développement et en transition économique de la région de l'Asie.

En vertu de l'article 8 de la Convention OPRC de 1990, les Parties sont convenues de coopérer directement ou par l'intermédiaire de l'OMI et des organisations régionales compétentes pour promouvoir l'échange des résultats des programmes de recherche-développement ayant trait à la préparation et à la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, y compris les technologies et les techniques permettant de limiter et d'atténuer les effets d'une pollution par les hydrocarbures et de réhabiliter le milieu marin. En vertu de l'article 9, les Parties s'engagent à fournir un appui aux Parties qui demandent une assistance technique pour former du personnel, assurer la disponibilité et le transfert de la technologie, du matériel et des installations appropriées et faciliter d'autres mesures visant à se préparer et à lutter contre les événements de pollution par les hydrocarbures. L'article 10 dispose que les Parties doivent s'efforcer de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux en matière de préparation et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures. Conformément à l'article 12, l'OMI est chargée de faciliter la prestation d'une assistance et de conseils aux États mettant en place une capacité nationale ou régionale de lutte ou confrontés à un événement grave de pollution par les hydrocarbures.

Dans le cadre de la mise en place de dispositifs régionaux de préparation, de coopération et d'intervention en cas de pollution marine accidentelle, on a conçu des plans d'urgence régionaux pour la mer Noire, les mers d'Asie du Sud et le Pacifique du Nord-Ouest. Le même processus suit son cours dans la région de la Méditerranée, dans la région de la mer Rouge et du golfe d'Aden et dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. L'OMI a conclu un accord avec le Bureau de l'ONU pour les services d'appui aux projets (UNOPS), en tant qu'organisation chargée de l'exécution pour le Programme environnemental de la mer Caspienne (CEP) du Programme des Nations Unies pour le développement, en vertu duquel l'OMI et l'UNOPS/CEP se proposent de mettre en œuvre des activités liées à la préparation et à la mise au point de plans d'urgence nationaux et régionaux pour les pays de la mer Caspienne.

Aux fins de l'exécution de programmes de coopération technique dans les régions des États arabes et de la Méditerranée, l'OMI coopère avec des organismes bilatéraux, régionaux et internationaux, tels que l'Académie arabe des sciences, des technologies et des transports maritimes, le Conseil de coopération du Golfe (CCG), le Centre d'aide mutuelle pour les situations d'urgence en mer (MEMAC), l'Organisation régionale pour la conservation de l'environnement de la mer Rouge et du golfe d'Aden (PERSGA), le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) et l'Organisation régionale pour la protection du milieu marin (ROPME), qui s'intéressent au développement du secteur maritime de ces régions et utiliseront, dans la mesure du possible, leurs compétences et capacités. Parmi les réalisations importantes récemment obtenues dans la région États arabes/ Méditerranée, on compte l'établissement d'une feuille de route en vue de l'adoption d'un plan d'urgence régional pour les pays du Conseil de coopération du

Golfe (CCG) sur le Protocole OPRC-HNS et l'examen de la législation nationale sur la gestion des eaux de ballast pour un pays.

Étant donné l'étendue du littoral africain, les pays d'Afrique s'efforcent de préserver le milieu marin par le biais de diverses activités organisées en coopération avec l'OMI et d'autres institutions, comme le PNUE, l'Union africaine (UA), le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NOPADA), le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), l'Association internationale de l'industrie pétrolière pour la sauvegarde de l'environnement (IPIECA), la Commission océanographique intergouvernementale (COI), l'Initiative mondiale pour la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (GI-WACAF) et le projet sur le grand écosystème marin du golfe de Guinée. Ces travaux ont permis de recenser les contraintes majeures et d'arrêter les principaux objectifs visés et, à cet égard, l'accent sera mis sur la fourniture de services d'assistance technique et programmes de formation supplémentaires liés à la ratification de MARPOL, de la Convention OPRC, des protocoles OPRC-HNS, CLC et Fonds, du Protocole de Londres, des Conventions BWM et AFS, et sur la facilitation de la manutention et de l'expédition sécurisées des marchandises dangereuses et des cargaisons en vrac.

L'OMI a activement participé à la deuxième Conférence des ministres africains chargés des affaires maritimes qui a eu lieu à Addis-Abeba (Éthiopie) en décembre 2012. Les participants à cette conférence ont adopté la stratégie maritime africaine intégrée à l'horizon 2050, dont les objectifs sont de favoriser la coopération dans tous les domaines du développement maritime et de promouvoir une meilleure compréhension des océans et mers qui entourent le continent ainsi que des possibilités de création de richesses qu'ils offrent, tout en développant une économie bleue durable, d'une manière sûre et respectueuse de l'environnement.

Dans la région des Caraïbes, le Centre régional de formation et de renseignements en cas de situation critique due à la pollution marine (REMPEITC-Carib) a été établi officiellement à Curaçao en tant que Centre régional d'activités, dans le cadre du Programme pour l'environnement des Caraïbes du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE). Un mémorandum d'accord entre les Antilles néerlandaises<sup>1</sup>, le PNUE et l'OMI, signé en septembre 2002, reste en vigueur aujourd'hui. En coopération avec d'autres organismes du secteur, le Centre mène les activités de coopération technique qui lui ont été confiées en vertu du mémorandum d'accord susmentionné, fournit des avis et un appui pratique aux pays et territoires de la région en ce qui concerne les questions liées à la prévention de la pollution des mers, les activités de lutte et de contrôle à mettre en œuvre et les questions ayant trait à la responsabilité civile et à l'indemnisation.

S'agissant de la Communauté d'États indépendants (CEI) et de l'Europe de l'Est, afin d'assurer un appui mutuel plus important pour plusieurs aspects des transports maritimes concernant l'environnement, notamment la préparation en cas de pollution par les hydrocarbures, la gestion des eaux de ballast et l'immersion de déchets en mer, l'OMI a signé un mémorandum d'entente avec la Commission de la mer Noire (BSC) le 8 juillet 2010. Ce mémorandum d'accord, qui souligne l'engagement conjoint en faveur de la protection du milieu marin de la mer Noire, a été renouvelé en mai 2012. Dans le cadre du mémorandum d'accord, un cours de formation régional sur les problématiques de responsabilité civile et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures s'est tenu à Varna (Bulgarie) en mai 2012. Il était axé sur la mise en œuvre par les États côtiers de la mer Noire d'instruments internationaux relatifs à l'indemnisation en cas de pollution par les

---

<sup>1</sup> Les Antilles néerlandaises n'existent plus en tant qu'entité distincte au sein du Royaume des Pays-Bas. Depuis le 10 octobre 2010, le Royaume des Pays-Bas se compose de quatre parties : les Pays-Bas (dont une partie européenne et une partie caribéenne composée de Bonaire, Saint-Eustache et Saba), Aruba, Curaçao et Saint-Martin.

---

hydrocarbures, y compris la Convention sur la responsabilité civile de 1992, le Protocole Fonds de 1992, le Protocole Fonds de 2000 et la Convention sur les hydrocarbures de soute.

Dans le cadre du plan d'action du Pacifique Nord-Ouest, le Centre d'activités régionales pour la préparation et l'intervention en cas de situation d'urgence présentant un danger pour le milieu marin (MER/RAC) a été implanté en République de Corée. En juillet 2000, l'Institut coréen de recherche en mécanique navale et technologie marine, ainsi que l'Institut coréen de recherche-développement océanologique, ont signé avec le PNUE et l'OMI un mémorandum d'accord visant à instaurer une coopération durable avec ce centre.

En outre, l'OMI coopère avec des institutions régionales et internationales telles que la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), les Partenariats en vue de la gestion de l'environnement des mers d'Asie de l'Est (PEMSEA), le Programme coopératif sur l'environnement pour l'Asie du Sud (SACEP) et le secrétariat du Programme régional pour l'environnement du Pacifique Sud (SPREP) et peut soit mener des activités liées à la protection de l'environnement en collaboration avec ces institutions, soit leur en déléguer l'exécution. Le lancement, en mars 2013, de l'initiative mondiale pour l'Asie du Sud-Est (GI-SEA) en collaboration avec l'association internationale de l'industrie pétrolière pour la sauvegarde de l'environnement (IPIECA), a été un succès.

L'article 13 du Protocole de 1996 à la Convention de Londres de 1972 dispose que les Parties doivent promouvoir la coopération et l'assistance techniques en ce qui concerne l'accès aux écotechnologies et au savoir-faire correspondant, ainsi que leur transfert, en particulier pour les pays en développement et les pays en transition vers l'économie de marché. L'OMI a un programme intitulé "Promotion de la Convention et du Protocole de Londres", par l'entremise duquel elle fournit une assistance technique relative au Protocole de Londres aux pays en développement, ainsi qu'aux pays envisageant de rejoindre la Convention et le Protocole de Londres. Les récentes activités étaient axées sur le recensement et la levée des obstacles au respect par les pays des dispositions des instruments internationaux et régionaux, et sur les capacités de gestion des déchets de ces pays. Les ateliers régionaux qui ont eu lieu ont fourni un aperçu complet des outils juridiques, techniques et scientifiques nécessaires à la préparation à l'adhésion au Protocole de Londres. Une autre réalisation majeure du programme en 2012 fut l'achèvement d'un rapport sur l'évaluation internationale du rejet en mer et dans les fleuves des résidus de l'exploitation minière, aux fins de le présenter aux réunions des groupes scientifiques LC/LP.

Les articles 200 et 201 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoient la coopération entre les États, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, en vue de promouvoir les études, les programmes de recherche scientifique et l'échange de renseignements et de données sur la pollution du milieu marin et en vue d'établir des critères scientifiques 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. Dans ce contexte, l'OMI a financé l'organisation de dix forums de recherche-développement sur des questions liées à la pollution des mers par les hydrocarbures et à la gestion des eaux de ballast. Les articles 204 à 206 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer contiennent des dispositions relatives à la surveillance continue des risques de pollution et des effets de la pollution, ainsi qu'à l'évaluation des effets potentiels des activités envisagées relevant de la juridiction ou du contrôle des États qui risquent d'entraîner une pollution importante ou des modifications considérables et nuisibles du milieu marin. Il convient d'évoquer à nouveau dans ce contexte la contribution de l'OMI aux travaux du GESAMP.

## **B FORMATION**

Les prescriptions en matière de coopération en vue de la formation des gens de mer dans le domaine de la sécurité de la navigation ainsi que de la prévention et de la maîtrise de la pollution marine font l'objet de l'article XI 1) de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée, en vertu duquel les Parties sont tenues de promouvoir, en consultation avec l'Organisation et avec son appui, l'aide à apporter aux Parties qui demandent une assistance technique pour former du personnel, créer des établissements pour la formation des gens de mer, se procurer des équipements et des installations pour les établissements de formation, mettre au point des programmes de formation appropriés et faciliter l'adoption de mesures et de dispositions susceptibles d'améliorer les qualifications des gens de mer. L'article précise que cette assistance devrait être traitée de préférence à l'échelon national, sous-régional ou régional, "de façon à favoriser la réalisation des objectifs de la Convention, compte tenu des besoins particuliers des pays en développement à cet égard". En application de cette disposition, l'OMI fournit une assistance à l'échelle mondiale à des établissements de formation maritime chargés de dispenser une formation de base aux gens de mer conformément à la Convention STCW de 1978, telle que modifiée.

L'Organisation a financé une série de séminaires et d'ateliers dans le monde entier pour familiariser les participants aux Amendements de Manille de 2010 à la Convention STCW. Au cours de la prochaine période biennale, l'accent sera mis sur la promotion de l'application des Amendements de Manille à la Convention STCW. Parallèlement, les cours types de l'OMI seront revus et alignés sur les nouvelles prescriptions relatives à la délivrance des brevets.

### **Établissements de formation maritime créés sous les auspices de l'OMI**

Dans le cadre de son programme de coopération technique, l'OMI est particulièrement active dans la mise en valeur des ressources humaines en vue de doter les administrations maritimes, notamment celles des pays en développement, du savoir-faire requis pour respecter les règles et normes internationales. Le rôle joué par les établissements de formation maritime dans les pays en développement est essentiel pour l'application efficace des instruments de l'OMI.

Sous les auspices de l'OMI, trois établissements de formation mondiaux ont été créés. L'Université maritime mondiale (UMM) à Malmö (Suède) offre des cours de maîtrise ès sciences, des doctorats et des cours de perfectionnement professionnel de courte durée dans les disciplines suivantes : administration de la sécurité maritime, administration maritime générale et protection de l'environnement, gestion des transports maritimes, gestion portuaire, et enseignement et formation maritimes. L'Institut international de droit maritime de l'OMI (IMLI) à Malte offre un cours supérieur d'une année au niveau postuniversitaire aboutissant à une maîtrise en droit. L'Académie maritime internationale pour la sécurité, la sûreté et l'environnement (IMSSEA) à Gênes (Italie) dispense des cours spécialisés de courte durée destinés aux administrateurs maritimes.

## **C RECHERCHE SCIENTIFIQUE MARINE**

En vertu de l'article 242 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États et les organisations internationales compétentes doivent favoriser la coopération internationale en matière de recherche scientifique marine à des fins pacifiques. En vertu de l'article 243, les États et les organisations internationales compétentes sont tenus de coopérer, par la conclusion d'accords bilatéraux et multilatéraux, pour créer des conditions favorables à la conduite de la recherche scientifique marine dans le milieu marin. En vertu de l'article 244, il incombe aux États et aux organisations internationales compétentes de publier

et diffuser, par les voies appropriées et conformément à la Convention, des renseignements concernant les principaux programmes envisagés et leurs objectifs, ainsi que les connaissances tirées de la recherche scientifique marine. L'article 17 de MARPOL dispose expressément que les Parties doivent promouvoir l'assistance technique en vue d'encourager la recherche. L'article 14 du Protocole de 1996 à la Convention de Londres de 1972 comprend une nouvelle disposition sur la recherche scientifique et technique en ce qui concerne la pollution résultant de l'immersion. En vertu de cette disposition, les Parties doivent promouvoir la recherche et faciliter la communication de renseignements sur les activités et programmes scientifiques et techniques et sur l'évaluation de l'impact.

### **Installations de recherche scientifique**

En vertu de l'article 261 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la mise en place et l'utilisation d'installations ou de matériel de recherche scientifique de tous types ne doivent pas entraver la navigation par les routes internationalement pratiquées. L'article 262 dispose que ces installations ou ce matériel doivent être munis de marques d'identification, ainsi que de moyens appropriés de signalisation internationalement convenus pour assurer la sécurité de la navigation maritime, compte tenu des règles et normes établies par les organisations internationales compétentes.

L'OMI fait partie des organes chargés d'élaborer des règles et normes internationales relatives aux moyens de signalisation destinés à ces installations et à ce matériel pour garantir la sécurité de la navigation maritime. Il sera peut-être nécessaire d'entreprendre l'élaboration de ces règles en consultation avec d'autres organisations internationales concernées, comme par exemple l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Union internationale des télécommunications (UIT), l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites (Inmarsat), la Commission océanographique intergouvernementale (COI), l'Organisation hydrographique internationale (OHI) et l'Association internationale de signalisation maritime (AISM).

## **D DÉVELOPPEMENT ET TRANSFERT DES TECHNIQUES MARINES**

En vertu de l'article 266 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, doivent coopérer, dans la mesure de leurs capacités, en vue de favoriser activement le développement et le transfert des sciences et techniques de la mer en ce qui concerne l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources de la mer, la protection et la préservation du milieu marin, la recherche scientifique marine et autres activités s'exerçant dans le milieu marin qui sont compatibles avec la Convention, en vue d'accélérer le progrès social et économique des États en développement. Parmi les objectifs du développement et du transfert des techniques marines, énumérés à l'article 268 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, figure la "mise en valeur des ressources humaines par la formation et l'enseignement dispensés aux ressortissants des États et pays en développement". L'article 269 a) prévoit, parmi les mesures permettant d'atteindre ces objectifs, l'établissement de programmes de coopération technique en vue du transfert effectif de techniques marines de tous ordres aux États qui ont besoin et demandent à bénéficier d'une assistance technique dans ce domaine, et plus particulièrement aux États en développement qui n'ont pas été en mesure de créer ou de développer leur propre capacité technique dans le domaine des sciences de la mer et dans celui de l'exploration et l'exploitation des ressources marines. Les articles 8 1) et 9 2) de la Convention OPRC de 1990 et l'article 13 5) du Protocole LC de 1996 mentionnent expressément le transfert de technologies dans le cadre des activités de coopération technique qu'il convient de promouvoir en vue de respecter les objectifs et les dispositions des deux traités. Comme indiqué précédemment, les amendements à l'Annexe VI de MARPOL relatifs au rendement

énergétique, qui ont été introduits pour réduire les émissions de gaz à effet de serre par les navires, prévoient des activités d'assistance technique et de transfert de technologies, qui sont aussi envisagées dans les Conventions de l'OMI sur les systèmes antisalissure (AFS 2001), le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (BWM 2004) et le recyclage des navires (HONG KONG SRC 2009).



---

## PARTIE III

### RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

La partie XV de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer porte sur le règlement des différends entre les États Parties en ce qui concerne l'interprétation ou l'application de la Convention. En vertu de l'article 279, les États Parties doivent régler tout différend surgissant entre eux à propos de l'interprétation ou de l'application de la Convention par des moyens pacifiques. La section 2 de la partie XV prévoit également des procédures obligatoires aboutissant à des décisions obligatoires pour régler les différends lorsque les parties ne sont pas parvenues à un règlement. Conformément à l'article 287, les différends découlant de la Convention peuvent être soumis au Tribunal international du droit de la mer établi en vertu de la Convention, à la Cour internationale de justice ou à une procédure d'arbitrage. En outre, les différends peuvent et, dans certaines circonstances, doivent être soumis à la conciliation.

#### **Rôle de l'OMI dans la procédure d'arbitrage spécial**

En vertu de l'article premier de l'Annexe VIII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application des articles de la Convention concernant "la navigation, y compris la pollution par les navires ou par immersion" peuvent être soumis à la procédure d'arbitrage spécial prévue dans ladite annexe. En vertu de l'article 2 de la même annexe, une liste d'experts du domaine de la navigation, y compris la pollution par les navires ou par immersion, désignés par les États Parties, doit être dressée et tenue par l'OMI.

Conformément à l'article 2 de l'Annexe VIII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'OMI a invité tous les États Parties à la Convention, au moment de son entrée en vigueur, et chaque État devenu Partie par la suite, à désigner deux experts, qui seraient inscrits sur la liste susmentionnée, dans le domaine de la navigation, y compris la pollution par les navires ou par immersion. En réponse à cette invitation, plusieurs États ont désigné des experts. Pour consulter la liste des experts qui ont été désignés par les gouvernements, se reporter au site Web de la section des Traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU, à l'adresse électronique suivante : <http://treaties.un.org>.

Conformément à l'article 289 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, pour tout différend portant sur des questions scientifiques ou techniques, des experts peuvent aussi être choisis sur la liste établie en application de l'article 2 de l'Annexe VIII relatif à la procédure d'arbitrage spécial, pour participer aux débats de la cour ou du tribunal exerçant sa compétence en vertu de la partie XV de la Convention sur le règlement des différends dans le cas de différends portant sur la navigation et la pollution par les navires et par immersion.

#### **Compétence des cours ou tribunaux**

La compétence d'une cour ou d'un tribunal visé à l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en matière de différends relatifs à l'interprétation ou l'application de la Convention s'étend aussi à l'interprétation ou à l'application d'un accord international se rapportant aux buts de la Convention et qui est soumis à une cour ou à un tribunal conformément à cet accord, en application de l'article 288 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. À cet égard, l'article 16 du Protocole LC de 1996 prévoit la possibilité pour les Parties intéressées d'avoir recours à la procédure de règlement des différends de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Une disposition

analogue figure dans la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007. (Voir le chapitre I de la partie II du présent document).

En vertu de l'article 22 de l'Annexe VI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le Tribunal international du droit de la mer peut aussi exercer sa compétence pour connaître des différends relatifs à l'interprétation ou l'application d'un traité déjà en vigueur se rapportant à un sujet couvert par la Convention, si toutes les Parties au traité en conviennent. Les Parties aux traités de l'OMI pourraient conclure des accords à cet égard en ce qui concerne tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application de ces traités.

### **Procédures concernant les infractions aux règles et normes internationales relatives à la lutte contre la pollution**

En vertu de l'article 223 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, un État qui intente une action contre un navire étranger au titre d'une infraction aux lois et règlements internationaux ou nationaux visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin est tenu de prendre des mesures pour faciliter l'audition de témoins et l'admission des preuves produites par, entre autres, "l'organisation internationale compétente" (l'OMI). Cet État est aussi tenu de faciliter la participation aux débats de "représentants officiels" de cette organisation, lesquels ont les droits et obligations prévus par les lois et réglementations nationales ou le droit international.

Les organes compétents de l'OMI pourraient juger nécessaires d'examiner les procédures et dispositions requises pour que l'OMI puisse intervenir dans ces débats, notamment les critères permettant de déterminer lorsqu'une telle intervention serait appropriée et la procédure permettant de désigner les "représentants officiels" de l'Organisation.

L'article 297, paragraphe 1, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit les situations dans lesquelles les procédures obligatoires de règlement des différends aboutissant à des décisions obligatoires, telles qu'établies dans la section 2 de la partie XV, s'appliquent aussi aux différends relatifs à l'interprétation ou l'application de la Convention quant à l'exercice par un État côtier de ses droits souverains ou de sa juridiction. À cet égard, l'article 297, paragraphe 1 c), dispose que ces procédures s'appliquent lorsqu'il est allégué que l'État côtier a contrevenu à des règles ou normes internationales déterminées visant à protéger et à préserver le milieu marin qui lui sont applicables et qui ont été établies par la Convention ou par l'intermédiaire d'une "organisation internationale compétente" (l'OMI) ou d'une conférence diplomatique agissant en conformité avec la Convention.

---

## PARTIE IV

### EXÉCUTION DES FONCTIONS ET RESPONSABILITÉS DE L'OMI AU VU DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

#### Généralités

Tout au long du présent document a été présentée une évaluation des fonctions et responsabilités existantes de l'OMI dans le cadre général du droit international tel qu'il ressort de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Sont mentionnés, selon qu'il convient, les domaines dans lesquels les tâches de l'OMI pourraient être élargies à la suite de l'entrée en vigueur de la Convention.

L'objet de la présente partie est d'identifier ces domaines de manière à déterminer s'il est nécessaire que l'OMI modifie ses travaux ou étende le champ d'application et le but de ses règles ou procédures internationales ou fournisse des directives plus claires ou supplémentaires aux États ou autres entités pour appliquer les dispositions de la Convention.

#### **Documents et précautions spéciales requis à l'égard des navires à propulsion nucléaire et des navires transportant des matières nucléaires ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives**

En vertu de l'article 23 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les navires étrangers à propulsion nucléaire, ainsi que ceux transportant des substances radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives, sont tenus, lorsqu'ils exercent leur droit de passage inoffensif dans la mer territoriale, d'être munis des documents et de prendre les mesures spéciales de précaution prévues par des accords internationaux pour ces navires. Compte tenu de cet article et de l'adoption d'amendements au chapitre VII de la Convention SOLAS visant à donner force obligatoire au Recueil INF, l'OMI pourrait envisager d'adopter des accords multilatéraux relatifs à d'autres questions, tels que des arrangements en matière de préparation et d'intervention d'urgence en cas d'accident mettant en cause des cargaisons visées par le Recueil INF.

#### **Mesures d'organisation du trafic**

L'OMI pourrait élargir son rôle actuel en ce qui concerne les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à l'élaboration de règles et normes internationales concernant les mesures d'organisation du trafic. À cet égard, outre les Directives existantes de l'OMI relatives à l'organisation du trafic maritime, l'OMI pourrait envisager d'identifier ou d'élaborer, le cas échéant :

- les recommandations dont les États côtiers doivent tenir compte lorsqu'ils prescrivent des dispositifs de séparation du trafic ou désignent des voies de circulation dans la mer territoriale;
- les règles internationales auxquelles doivent satisfaire les dispositifs de séparation du trafic et les voies de circulation dans les détroits servant à la navigation internationale et dans les eaux archipélagiques; et
- les procédures que doivent suivre les États côtiers qui souhaitent soumettre à l'OMI, pour examen et adoption, des propositions relatives à des dispositifs de séparation du trafic ou des voies de circulation dans les détroits internationaux ou les eaux archipélagiques, notamment les

procédures et arrangements destinés à faciliter la coopération entre deux ou plusieurs États en ce qui concerne les voies de circulation ou les dispositifs de séparation du trafic dans les eaux de ces États.

**Procédures et prescriptions relatives au dépôt d'une caution ou d'une autre garantie financière appropriée en ce qui concerne les navires immobilisés par un État côtier ou par l'État du port**

L'article 220, paragraphe 7, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose que, dans tous les cas où des procédures appropriées ont été soit établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente, soit convenues de toute autre manière pour garantir le respect des obligations concernant le versement d'une caution ou le dépôt d'une autre garantie financière appropriée, l'État côtier, s'il est lié par ces procédures, autorise un navire retenu pour avoir entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'État côtier ou à toutes ressources de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive (ZEE) à poursuivre sa route.

L'obligation qui incombe aux États d'ordonner la mainlevée de l'immobilisation du navire dès le dépôt d'une garantie financière adéquate pour couvrir la responsabilité du propriétaire est régie dans un certain nombre de Conventions de l'OMI relatives à la responsabilité, à savoir :

- la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (article 13);
- le Protocole de 1996 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes;
- la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le Protocole de 1992 y relatif (article VI);
- la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (article 10); et
- la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

Étant donné que l'article 220, paragraphe 7, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer mentionne que les procédures appropriées peuvent être établies par l'intermédiaire de "l'organisation internationale compétente" (l'OMI), il peut être envisagé d'établir les procédures relatives au dépôt d'une caution ou d'une garantie financière et de mettre en place le mécanisme approprié pour établir de telles procédures. Il convient de noter à cet égard que l'article 292 de la Convention prévoit une procédure concernant la prompte mainlevée de l'immobilisation des navires en vertu de laquelle une demande en ce sens peut être faite par l'État du pavillon ou en son nom, s'il est allégué que l'État qui a immobilisé le navire n'a pas observé les dispositions de la Convention prévoyant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage.

L'existence de procédures internationales à cet égard jouera donc un rôle dans l'application des dispositions de la partie XV de la Convention relative au règlement des différends.

---

## **Rôle de l'OMI dans les actions intentées à l'encontre de navires étrangers**

Compte tenu des dispositions relatives à la compétence (article 288) et de la possibilité pour l'OMI de soumettre des preuves et/ou d'envoyer des représentants officiels pour assister aux débats résultant d'événements de pollution (article 223), les organes compétents de l'OMI pourraient examiner les procédures et dispositions requises pour que l'OMI puisse intervenir dans ces débats, notamment les critères permettant de déterminer lorsqu'une telle intervention serait appropriée et la procédure permettant de désigner les "représentants officiels" de l'Organisation, comme il est prévu dans la Convention.

## **Prévention des conséquences néfastes que peut avoir pour les navires et le milieu marin l'exercice, par les États, de leurs pouvoirs de police**

L'article 225 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose que, lorsqu'ils exercent leurs pouvoirs de police à l'encontre de navires étrangers, les États ne doivent pas mettre en danger la sécurité de la navigation, ni faire courir un risque quelconque 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. L'article 226 indique que les États ne doivent pas retenir un navire étranger plus longtemps qu'il n'est indispensable aux fins des enquêtes prévues dans certaines dispositions de la Convention. Cet article énonce les conditions et les limites des inspections matérielles d'un navire et prévoit la mainlevée du navire, absolue ou sous certaines conditions. En vertu du paragraphe 2 de l'article 226, les États doivent coopérer à l'élaboration de procédures visant à "éviter toute inspection matérielle superflue de navires en mer".

S'il était jugé utile de développer l'une ou l'autre procédure prévue au paragraphe 2 de l'article 226 au plan international, l'OMI serait l'instance compétente à cette fin. À cet égard, on pourrait se référer aux dispositions de l'article VI de MARPOL relatives à la recherche des infractions et mise en œuvre des dispositions de cette convention et examiner si ces dispositions offrent une base appropriée ou adéquate pour l'élaboration des procédures internationales nécessaires dans ce domaine.

## **Prévention de toute entrave à la sécurité de la navigation due aux installations ou au matériel de recherche scientifique marine**

L'article 261 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose que la mise en place et l'utilisation d'installations ou de matériel de recherche scientifique de tout type ne doivent pas entraver la navigation par les routes internationalement pratiquées. L'article 262 dispose que ces installations ou ce matériel doivent être munis de marques d'identification, 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".

L'OMI semblerait être l'organisme le plus approprié pour élaborer des règles et normes internationales visant à garantir la sécurité en mer. Les travaux éventuels dans ce domaine devraient être entrepris en consultation avec d'autres organisations internationales concernées, comme, par exemple, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Union internationale des télécommunications (UIT), l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites (Inmarsat), la Commission océanographique intergouvernementale (COI), l'Organisation hydrographique internationale (OHI) et l'Association internationale de signalisation maritime (AISM).

### **Rôle éventuel de l'OMI en vue de donner la publicité voulue aux mesures relatives à la sécurité de la navigation et à la prévention de la pollution marine**

Un certain nombre d'articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer imposent aux États et à d'autres entités l'obligation de donner la publicité voulue aux mesures législatives ou autres qu'ils ont adoptées et de diffuser les renseignements dont ils ont connaissance ayant trait à la sécurité de la navigation ou à la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution du milieu marin par les navires ou par immersion. Cette publicité vise à porter à la connaissance des États, des gens de mer et autres personnes intéressées les mesures ou les renseignements en question et à leur permettre ainsi de prendre les mesures appropriées et nécessaires pour éviter les infractions aux lois et règlements ou pour éviter les dangers résultant de certaines situations particulières. Il est donc essentiel que cette publicité soit donnée d'une manière garantissant que les renseignements communiqués parviennent effectivement à ceux qui seront vraisemblablement concernés. Dans certains cas, les États ou autres entités auxquels il incombe de donner cette publicité sont aussi invités à porter les renseignements à la connaissance de l'OMI. Même dans les cas où un autre ou d'autres organismes sont mentionnés, le concours de l'OMI pourrait être nécessaire ou tout du moins utile.

Les articles de la Convention ayant trait à la "publicité", en ce qui concerne les questions susceptibles de présenter un intérêt pour l'OMI, sont les suivants :

- **Article 21, paragraphe 3** : l'État côtier est tenu de donner la publicité voulue à ses lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale. La même obligation s'applique en ce qui concerne les lois et règlements d'un État relatifs au passage en transit dans les détroits servant à la navigation internationale (article 42, paragraphe 3).
- **Article 22, paragraphe 4** : l'État côtier est tenu d'indiquer clairement les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic dans la mer territoriale sur des cartes marines auxquelles il donne la "publicité voulue". La même obligation s'applique en vertu du paragraphe 6 de l'article 41 en ce qui concerne le passage en transit dans les détroits servant à la navigation internationale et en vertu du paragraphe 10 de l'article 53 en ce qui concerne le passage archipélagique.
- **Article 24, paragraphe 2** : l'État côtier doit signaler par une publicité adéquate tout danger pour la navigation dans sa mer territoriale dont il a connaissance. La même obligation est imposée aux États riverains de détroits servant à la navigation internationale en vertu de l'article 44.
- **Article 41, paragraphe 2** : les États riverains de détroits servant à la navigation internationale sont tenus de donner la publicité voulue en ce qui concerne le remplacement des voies de circulation et des dispositions de séparation du trafic pour ces détroits. La même obligation est imposée en vertu du paragraphe 7 de l'article 53 en ce qui concerne les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic dans les eaux archipélagiques.
- **Article 52, paragraphe 2** : un État archipel est tenu de publier toute suspension temporaire de l'exercice du droit de passage inoffensif dans ses eaux archipélagiques. La suspension de l'exercice du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale ne doit prendre effet qu'après avoir été dûment publiée (article 25, paragraphe 2).

- **Article 60, paragraphe 3** : l'État côtier est tenu de dûment notifier la construction d'installations ou d'ouvrages dans sa zone économique exclusive (ZEE) et de donner une publicité adéquate à la position, aux dimensions et à la profondeur des installations ou ouvrages qui n'ont pas été complètement enlevés. Les mêmes dispositions s'appliquent à l'égard d'installations analogues situées sur le plateau continental, conformément à l'article 80.
- **Article 60, paragraphe 5** : l'État côtier doit dûment notifier l'étendue des zones de sécurité établies autour des îles artificielles, installations ou ouvrages dans sa ZEE. La même prescription s'applique aux zones de sécurité établies sur le plateau continental, conformément à l'article 80.
- **Article 211, paragraphe 3** : un État côtier qui, dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, impose aux navires étrangers des conditions particulières pour l'entrée dans ses ports ou ses eaux intérieures ou l'utilisation de ses installations terminales au large, doit donner la publicité voulue à ces conditions et les communiquer à l'organisation internationale compétente.
- **Article 211, paragraphe 6** : un État qui établit des mesures obligatoires spéciales pour la prévention de la pollution par les navires dans une zone clairement définie de sa ZEE (paragraphe 6, alinéas a) et b)) doit publier les limites de cette zone.
- **Article 217, paragraphe 7** : un État du pavillon doit communiquer à l'OMI des renseignements sur toute action engagée à l'encontre d'un navire battant son pavillon qui n'a pas respecté les règles et normes adoptées par l'intermédiaire de l'OMI pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin. "Tous les États ont accès" aux renseignements ainsi communiqués.

En ce qui concerne l'ensemble de ces dispositions, il semble clair que l'objectif de la publicité requise ne sera effectivement atteint que si les renseignements en question parviennent aux États, autorités, entités et personnes qui devraient en avoir besoin. L'OMI entretient les contacts les plus directs et permanents avec les autorités des États s'occupant de la sécurité de la navigation et de la prévention, de la réduction et de la maîtrise de la pollution du milieu marin par les navires. En conséquence, il est probable qu'une certaine participation de l'OMI serve l'objectif de la publicité. Dans la mesure où cette participation est jugée nécessaire et opportune, il pourrait être utile d'examiner les arrangements appropriés en vertu desquels l'Organisation pourrait offrir son concours ou sa coopération aux États ou aux organisations internationales intéressés afin de garantir que la publicité qu'ils ont donnée parvienne effectivement aux personnes ou entités auxquelles elle est destinée.

Le concours ou la coopération offerts par l'OMI en vue d'améliorer la diffusion effective des renseignements sur les mesures de sécurité maritime et de prévention de la pollution pourraient même s'étendre aux cas dans lesquels la Convention peut avoir assigné à des États ou organisations spécifiques la responsabilité de la publicité en question. Par exemple, plusieurs articles de la Convention, tout en exigeant que les États donnent la publicité voulue aux lois ou autres mesures qu'ils ont adoptées, disposent également que ces renseignements devraient être déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui est le dépositaire de la Convention proprement dite et qui portera les renseignements qui lui ont été communiqués à la connaissance de tous les États

intéressés. Mais même dans ces cas, il pourrait être nécessaire que l'OMI participe à une diffusion plus poussée des renseignements, notamment lorsque ceux-ci sont importants pour le personnel des navires ou pour d'autres personnes opérant dans le milieu marin qui doivent tenir compte de tels renseignements afin de sauvegarder la sécurité ou prévenir la pollution. L'OMI pourrait donc juger opportun d'examiner comment elle pourrait coopérer utilement avec l'Organisation des Nations Unies ou l'aider à garantir que les renseignements parviendront aux navires et aux autres personnes qui sont en contact plus étroit avec l'OMI.

Par exemple, l'article 147 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer énonce certaines conditions pour le montage, la mise en place et l'enlèvement des installations utilisées pour des activités menées dans la Zone, c'est-à-dire "les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale". En vertu du paragraphe 2, ces installations ne doivent pas être mises en place là où elles risquent d'entraver l'utilisation de voies de circulation reconnues essentielles pour la navigation internationale. De plus, elles doivent être entourées de zones de sécurité convenablement balisées de façon à assurer la sécurité des installations elles-mêmes et celle de la navigation, mais n'empêchant pas l'accès licite des navires à certaines zones marines ou la navigation dans des voies servant à la navigation internationale.

De même, en vertu du paragraphe 2 de l'article 16, les États doivent donner la publicité voulue aux cartes indiquant les lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de leur mer territoriale, ou aux listes des coordonnées géographiques. Des exemplaires de ces cartes ou listes doivent être déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Une disposition analogue est prévue au paragraphe 9 de l'article 47 pour les lignes de base archipélagiques, à l'article 75 pour la ZEE et au paragraphe 2 de l'article 84 pour le plateau continental. La responsabilité de l'établissement et de la diffusion de ces cartes incombera au premier chef aux États intéressés, mais l'OMI pourrait apporter son concours dans les cas où ces renseignements pourraient intéresser la sécurité maritime ou la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution du milieu marin. Il ne fait aucun doute que certains des renseignements qui doivent être notifiés en vertu des articles de la Convention susmentionnés peuvent présenter un intérêt considérable pour les États du pavillon, les propriétaires de navires et autres personnes intervenant dans la navigation internationale qui auront besoin des renseignements de manière à s'acquitter pleinement de leurs responsabilités et de leurs obligations internationales en matière de sécurité de la navigation et de prévention de la pollution. Par conséquent, la diffusion effective des renseignements en question présente un intérêt légitime pour l'OMI. Pour faciliter cette diffusion, l'OMI pourrait juger nécessaire ou utile d'établir des mécanismes appropriés pour l'acheminement, dans certains cas, de ces renseignements aux autorités, aux institutions ou aux personnes directement concernées. Toute intervention de l'OMI de ce type se fera bien entendu après consultation avec la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques de l'ONU, laquelle s'acquitte des responsabilités confiées au Secrétaire général par la Convention, avec d'autres organisations intergouvernementales intéressées, ou avec les États individuels, selon qu'il conviendra. Il est essentiel que le rôle que l'OMI pourrait éventuellement jouer n'entraîne pas de doubles emplois superflus, ni une prolifération d'informations et de communications sur le même sujet. Il conviendrait donc de veiller à ce que toutes les personnes intéressées reconnaissent clairement que le rôle de l'OMI est complémentaire aux fonctions des États, des institutions nationales ou des organisations internationales intéressées, et ne se substitue en aucune manière à ces fonctions.



---

## **Développement et transfert de la technologie marine et coopération internationale**

Les objectifs fondamentaux de la coopération internationale en ce qui concerne le développement et le transfert de techniques marines, tels qu'énoncés aux articles 202 et 268, et en particulier la mise en valeur des ressources humaines par le biais de la formation et de l'enseignement dispensés aux ressortissants des pays en développement font déjà partie des buts fondamentaux de l'OMI et de son programme de coopération technique, tels qu'établis dans la Convention portant création de l'OMI et dans les décisions pertinentes des organes intergouvernementaux de l'Organisation. Aux fins de la réalisation de ces objectifs, l'OMI pourrait juger utile d'élargir la portée des arrangements et mesures spécifiques suggérés ou envisagés dans les articles pertinents de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, notamment ceux ayant trait au transfert des techniques et à la prestation d'une assistance aux pays en développement dans le domaine maritime.

## **Autres possibilités de coopération entre les organisations internationales**

L'article 278 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer invite les organisations internationales compétentes visées dans les parties XIII et XIV de la Convention à prendre toutes les mesures voulues pour s'acquitter, directement ou en étroite coopération, des fonctions et des responsabilités dont elles sont chargées eu égard au développement et au transfert de techniques marines, comme prévu dans la partie XIV. Conformément à son acte constitutif et aux décisions de ses organes directeurs, l'OMI a établi des accords de coopération très fructueux avec l'Organisation des Nations Unies et les autres institutions et organisations du système des Nations Unies. Il pourrait toutefois être nécessaire que l'OMI explore des voies appropriées pour promouvoir et faciliter une coopération plus poussée avec toutes les organisations internationales dont les activités peuvent affecter les mesures prises par l'Organisation au sujet des questions traitées dans la Convention, ou être affectées par ces mesures. Il sera aussi nécessaire d'instaurer des liens effectifs et coordonnés avec l'Autorité internationale des fonds marins et le Tribunal international du droit de la mer. Ces liens et cette coopération seront soumis aux dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et devront être conformes à l'avis de l'Assemblée de l'OMI selon lequel cette dernière pourrait fournir "les avis et l'assistance nécessaires à la Commission préparatoire de l'Autorité internationale des fonds marins dans les domaines qui relèvent de la compétence de l'OMI". Le Tribunal et l'OMI ont échangé des notes en juillet 2002, confirmant à nouveau leur volonté de maintenir un contact et une coopération réguliers.

## **Autre rôle que pourrait jouer l'OMI dans le contexte de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer**

Outre les fonctions et responsabilités nouvelles ou modifiées qu'impose la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer directement ou indirectement à l'OMI, il pourrait être nécessaire d'examiner quels sont, le cas échéant, les autres rôles que l'OMI pourrait légitimement jouer dans le contexte de l'application des dispositions de la Convention qui traitent de questions relevant du domaine de la compétence de l'OMI, notamment celles dont l'interprétation ou l'application pourrait être facilitée par les travaux effectués au sein de l'OMI. Il convient de se référer à cet égard aux articles de la Convention relatifs à la sécurité en mer et à la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution du milieu marin, car nombre de ces articles font référence aux règles et normes internationales adoptées par l'OMI ou présupposent leur existence et c'est en se référant à ces règles et normes que les États peuvent appliquer les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Comme il est indiqué ci-dessus, de nombreux articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoient que les États doivent exercer leurs droits ou s'acquitter de

leurs obligations en se référant aux règles et normes internationales "généralement acceptées" ou "applicables". Dans certains cas, la Convention mentionne expressément que les règles ou règlements internationaux en jeu sont ceux établis par "l'organisation internationale compétente" (l'OMI) ou par une "conférence diplomatique générale". En revanche, dans de nombreux autres cas, la Convention ne spécifie pas les règles et règlements qui doivent être considérés comme étant "généralement acceptés" ou "applicables". Il serait donc nécessaire que les organes compétents de l'OMI examinent les lignes directrices que l'OMI pourrait utilement fournir aux États à cet égard.

\*\*\*

**ANNEXE**

**DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER  
SE RAPPORTANT AUX INSTRUMENTS ET AUX TRAVAUX DE L'OMI**

**PASSAGE INOFFENSIF DANS LA MER TERRITORIALE**  
(règles applicables à tous les navires)

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
21	Lois et règlements de l'État côtier relatifs au passage inoffensif	Paragraphe 1 : Questions pour lesquelles l'État côtier peut adopter des lois et règlements, notamment : sécurité de la navigation, régulation du trafic maritime, protection des équipements et systèmes d'aide à la navigation, prévention de la pollution des mers (également article 211 4))	Référence aux "règles du droit international"	SOLAS Lignes de charge COLREG STCW MARPOL	
		Paragraphe 2 : Lois et règlements relatifs à la conception, à la construction ou à l'armement	Référence aux "règles ou normes internationales généralement acceptées"	SOLAS Lignes de charge MARPOL STCW	
		Paragraphe 4 : Lois et règlements concernant la prévention des abordages	Référence aux "règlements internationaux généralement acceptés relatifs à la prévention des abordages en mer"	COLREG	

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
22	Voies de circulation et dispositifs de séparation du trafic dans la mer territoriale	Paragraphe 2 : Navires à propulsion nucléaire et navires transportant des cargaisons dangereuses			
		Paragraphe 3 : Obligation de l'État côtier qui met en place des voies de circulation et des dispositifs de séparation du trafic	Référence aux recommandations de "l'organisation internationale compétente"	SOLAS (règle V/10 COLREG (règles 1 d et 10)) Résolution A.572(14), telle que modifiée	L'OMI est l'organisation internationale compétente.
		Paragraphe 4 : Obligation d'indiquer les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic sur des cartes marines et de leur donner la publicité voulue		Résolution A.572 (14), telle que modifiée	Des travaux supplémentaires pourront être entrepris en ce qui concerne les prescriptions relatives aux PSSA/zones spéciales (voir article 211).

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
23	Navires étrangers à propulsion nucléaire et navires transportant des substances radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives	Documents nécessaires et mesures spéciales de précaution	Référence aux "accords internationaux"	SOLAS (chapitres VII et VIII) Recueil de règles de sécurité applicables aux navires de commerce nucléaires Recommandations OMI/AIEA relatives à la sécurité de l'utilisation des ports par les navires de commerce nucléaires Code IMDG Recueil IBC Recueil IGC Recueil INF	
24	Obligations de l'État côtier	Paragraphe 2 : Publicité donnée aux dangers pour la navigation	Domaine de compétence de l'OMI (sécurité de la navigation) Règle V/4 de la Convention SOLAS Résolution A.706(17)		
27	Juridiction pénale à bord d'un navire étranger	Activité criminelle	Prévention d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime	SUA Protocole SUA	Examiner le rôle que pourra jouer l'OMI dans la prévention des actes de terrorisme à l'encontre des navires.

**DÉTROITS SERVANT À LA NAVIGATION INTERNATIONALE**  
(passage en transit)

<b>Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer</b>	<b>Thème</b>	<b>Dispositions spécifiques</b>	<b>Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI</b>	<b>Instruments pertinents de l'OMI</b>	<b>Observations/recommandations</b>
39	Obligations des navires et aéronefs pendant le passage en transit dans les détroits servant à la navigation internationale  (s'appliquent également au passage archipélagique en vertu de l'article 54)	Paragraphe 2 : Conformité avec les règlements internationaux en matière de sécurité de la navigation et de prévention, de réduction et de maîtrise de la pollution par les navires	Référence aux "règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés", "notamment le Règlement international pour prévenir les abordages en mer"	SOLAS COLREG Lignes de charge STCW MARPOL	
41	Voies de circulation et dispositifs de séparation du trafic dans les détroits servant à la navigation internationale	Paragraphe 3 : Obligation des États riverains de détroits qui établissent des voies de circulation et des dispositifs de séparation du trafic	Référence à la "réglementation internationale généralement acceptée"	Règle V/10 de la Convention SOLAS COLREG (règles 1d et 10)) Résolution A.572(14), telle que modifiée	

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/ recommandations
		Paragraphe 4 : Obligation de soumettre les propositions relatives aux voies de circulation ou aux dispositifs de séparation du trafic à l'organisation internationale compétente	Référence à "l'organisation internationale compétente"	Règle V/10 de la Convention SOLAS COLREG (règles 1 d) et 10)) Résolution A.572(14), telle que modifiée	L'OMI est l'organisation internationale compétente.
		Paragraphe 5 : Obligation des États riverains de détroits de coopérer pour formuler des propositions concernant l'établissement des voies de circulation ou de dispositifs de séparation du trafic	Référence à "l'organisation internationale compétente"	Règle V/10 de la Convention SOLAS	L'OMI est l'organisation internationale compétente.
		Paragraphe 6 : Obligation d'indiquer les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic sur des cartes marines et de leur donner la publicité voulue		Résolution A.572(14), telle que modifiée Règle V/10 de la Convention SOLAS	

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/ recommandations
42	Lois et règlements des États riverains de détroits relatifs au passage en transit  (s'appliquent également au passage archipélagique en vertu de l'article 54)	Paragraphe 1 : Questions pour lesquelles l'État côtier peut adopter des lois et règlements	Référence à la "réglementation internationale généralement acceptée" pour les questions relatives à la sécurité de la navigation, comme il est prévu à l'article 41, et à la "réglementation internationale applicable" pour ce qui est de la pollution des mers	SOLAS COLREG Lignes de charge STCW MARPOL	
43	Installations de sécurité, aides à la navigation et autres équipements, et prévention, réduction et maîtrise de la pollution	Obligation des États utilisateurs d'un détroit et des États riverains de coopérer par voie d'accord	Domaines de compétence de l'OMI (aides à la navigation et pollution par les navires)	Règle V/13 de la Convention SOLAS Résolution 857(20)	
44	Obligations des États riverains de détroits  (s'appliquent également au passage archipélagique en vertu de l'article 54)	Publicité donnée aux dangers pour la navigation	Domaine de compétence de l'OMI (sécurité de la navigation)	Règle V/4 de la Convention SOLAS Résolution 706(17), telle que modifiée	



**ÉTATS ARCHIPELS**  
(passage archipélagique)

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
53	Droit de passage archipélagique	Paragraphe 8 : Obligation de l'État archipel qui établit des voies de circulation et des dispositifs de séparation du trafic	Référence à "la réglementation internationale généralement acceptée"	Règle V/10 de la Convention SOLAS COLREG (règles 1 d) et 10)) Résolution A.572(14), telle que modifiée Résolution A.858(20) MSC.72(69)	
		Paragraphe 9 : Obligation de soumettre les propositions concernant l'établissement de voies de circulation ou de dispositifs de séparation du trafic à l'organisation internationale compétente	Référence à "l'organisation internationale compétente"	Règle V/10 de la Convention SOLAS COLREG (règles 1 d) et 10)) Résolution A.572(14), telle que modifiée Résolution A.858(20) MSC.72(69)	L'OMI est l'organisation internationale compétente.
		Paragraphe 10 : Obligation d'indiquer les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic sur des cartes marines et de leur donner la publicité voulue		Règle V/10 de la Convention SOLAS Résolution A.572(14), telle que modifiée Résolution A.858(20) MSC.72(69)	L'OMI est l'organisation internationale compétente.

### ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
60	Îles artificielles, installations et ouvrages dans la ZEE	Paragraphe 3 : Obligation d'enlever les îles artificielles, installations ou ouvrages abandonnés ou désaffectés et de donner la publicité voulue aux éléments restants en cas d'enlèvement partiel	Référence aux "normes internationales généralement acceptées" établies par "l'organisation internationale compétente"	Résolution A.672 (16) Convention de Londres (article III et annexe 17)	L'enlèvement partiel mais aussi le non-enlèvement devraient être notifiés à l'OMI.
		Paragraphe 4 : Zones de sécurité autour des îles artificielles, des installations ou ouvrages	Domaine de compétence de l'OMI (sécurité de la navigation)	Résolution A.671(16)	Examiner si les dispositions de la résolution A.671(16), et en particulier celles du paragraphe 1.b), sont compatibles avec les dispositions du paragraphe 4 de l'article 60 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
		Paragraphe 5 : Largeur des zones de sécurité et obligation de donner la publicité voulue à l'étendue des zones de sécurité	Référence aux "normes internationales applicables" et aux "normes internationales généralement acceptées" ou recommandées par "l'organisation internationale compétente"	Résolution A.671(16)	L'État côtier est responsable de la diffusion de l'information.

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
		Paragraphe 6 : Navigation dans les parages des îles artificielles, installations, ouvrages et zones de sécurité	Référence aux "normes internationales généralement acceptées"	Résolution A.671(16)	
		Paragraphe 7 : Non-interférence avec les voies de circulation reconnues essentielles pour la navigation internationale	Domaine de compétence de l'OMI (sécurité de la navigation)	Résolution A.671(16) Résolution A.572(14), telle que modifiée	

### PLATEAU CONTINENTAL

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
80	Îles artificielles, installations et ouvrages sur le plateau continental				Comme pour l'article 60 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

**HAUTE MER**

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
91 et 92	Nationalité des navires et condition juridique des navires	Immatriculation des navires	Prévention d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime	SUA Protocole SUA Convention de 1969 sur l'intervention Protocole de 1973 sur l'intervention Systèmes obligatoires de numéros OMI pour les navires, les compagnies et les propriétaires inscrits (SOLAS)	
94	Obligations de l'État du pavillon (s'appliquent également à la zone économique exclusive dans la mesure où il y a compatibilité avec le régime de la zone en question en vertu de l'article 58 2)).	Paragraphe 1 : Juridiction de l'État du pavillon dans les domaines administratif, technique et social			

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
		Paragraphe 3 : Mesures visant à assurer la sécurité en mer en ce qui concerne :	Référence aux "règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées" conformément à l'article 94 5)	SOLAS Lignes de charge COLREG MARPOL STCW STCW-F	1. L'État du pavillon doit, s'il y a lieu, respecter les instruments non obligatoires de l'OMI (résolutions A.739(18), A.740(18), A.741(18))  2. Les règles et normes de l'OMI constituent les prescriptions minimales par rapport à la juridiction de l'État du pavillon
		a) la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité	Voir ci-dessus	SOLAS Lignes de charge SFV MARPOL Résolution A.961(23)	
		b) la composition des équipages	Référence aux "instruments internationaux applicables"	STCW STCW-F SOLAS Résolution A.955(23)	
		c) les signaux, les communications et la prévention des abordages	Référence aux "règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées" conformément à l'article 94 5)	SOLAS COLREG Code international de signaux	

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
		<p>Paragraphe 4 : Les mesures ci-dessus comprennent notamment :</p> <p>a) l'inspection des navires et l'obligation d'avoir à bord des cartes marines, des publications nautiques, ainsi que du matériel et des instruments de navigation</p>	<p>Voir ci-dessus</p> <p>Voir ci-dessus</p>	<p>SOLAS MARPOL Résolution A.948(23) Résolution A.952(23)</p>	
		<p>b) les qualifications techniques du capitaine, des officiers et de l'équipage</p>	<p>Référence aux "règles internationales applicables"</p>	<p>SOLAS STCW STCW-F</p>	
		<p>c) les qualifications du capitaine, des officiers et de l'équipage en matière de droit maritime</p>	<p>Référence aux "règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées" conformément à l'article 94 5)</p>	<p>SOLAS STCW STCW-F Résolutions A.947(23) et MSC.209(81)</p>	
		<p>Paragraphe 7 : Obligation de l'État d'ouvrir une enquête sur tout accident dans lequel est impliqué un navire battant son pavillon</p>	<p>Domaine de compétence de l'OMI</p>	<p>Règle I/21 de la Convention SOLAS Lignes de charge (article 23) MARPOL article 6 4) et article 12 Résolution A.637(16)</p>	<p>1. En vertu des règles pertinentes de l'OMI, une enquête ne doit être ouverte qu'aux fins de déterminer s'il est nécessaire de modifier la convention pertinente.</p>

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
98	Obligation de prêter assistance	Paragraphe 1 : Obligation du capitaine de prêter assistance aux personnes et aux navires	Domaine de compétence de l'OMI	Assistance Règle V/33 de la Convention SOLAS	
		Paragraphe 2 : Obligation de l'État côtier de promouvoir des services de recherche et de sauvetage	Domaine de compétence de l'OMI	SAR Règle V/7 de la Convention SOLAS SMDSM	
100	Piraterie	Obligation des États de coopérer à la répression de la piraterie	Domaine de compétence de l'OMI (risque pour la navigation et pour l'environnement)	Résolution A.738(18) Résolution A.979(24) Résolution A.1025(26) Résolution A.1044(27)	
108	Trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes	Obligation de coopérer à la répression du trafic illicite de stupéfiants			

**LA ZONE**

<b>Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer</b>	<b>Thème</b>	<b>Dispositions spécifiques</b>	<b>Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI</b>	<b>Instruments pertinents de l'OMI</b>	<b>Observations/recommandations</b>
142	Droits et intérêts légitimes des États côtiers	Droit des États côtiers de prendre des mesures appropriées au-delà de la mer territoriale pour prévenir la pollution résultant de ou causée par toutes activités menées dans la Zone		Convention sur l'intervention Protocole de 1973 sur l'intervention	
163	Organes du Conseil (Autorité internationale des fonds marins)	Paragraphe 13 : Chaque commission peut consulter tout organe compétent de l'Organisation des Nations Unies ou de ses institutions spécialisées	Référence aux institutions spécialisées de l'Organisation des Nations Unies		L'OMI est une institution spécialisée de l'Organisation des Nations Unies.



**PROTECTION ET PRÉSERVATION DU MILIEU MARIN**

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
196	Utilisation de techniques ou introduction d'espèces étrangères ou nouvelles	Obligation des États de prendre 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 de l'introduction en une partie du milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant provoquer des changements considérables et nuisibles	Domaine de compétence de l'OMI (risque pour l'environnement)	Convention BWM de 2004	
197	Coopération au plan mondial ou régional	Obligation des États de coopérer au plan mondial ou régional, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, à l'élaboration de règles et de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées, de caractère international	Référence aux "organisations internationales compétentes"	Résolution A.964(23)	L'OMI est une organisation internationale compétente.

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
198	Notification d'un risque imminent de dommage ou d'un dommage effectif	Obligation des États d'informer les autres États susceptibles d'être concernés et les organisations internationales compétentes des risques imminents de dommage ou d'un dommage effectif dû à la pollution	Référence aux "organisations internationales compétentes"	Convention OPRC de 1990 Protocole OPRC-HNS de 2000	L'OMI est une organisation internationale compétente.
199	Plans d'urgence contre la pollution	Obligation des États situés dans la zone touchée, en fonction de leurs capacités, et des organisations internationales compétentes de coopérer en vue d'éliminer les effets de la pollution et de prévenir ou réduire à un minimum les dommages	Référence aux "organisations internationales compétentes"	Convention OPRC de 1990 Protocole OPRC-HNS de 2000 MARPOL (Annexe I, règle 26 & Annexe II, règle 16)	L'OMI est une organisation internationale compétente.
200	Études, programmes de recherche et échange de renseignements et de données	Obligation des États 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	Référence aux "organisations internationales compétentes"	Convention AFS de 2001	L'OMI est une organisation internationale compétente.

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
201	Critères scientifiques pour l'élaboration de règlements	Obligation des États de coopérer, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, en vue d'établir des critères scientifiques appropriés pour la formulation de règles et de normes, ainsi que de pratiques et de procédures recommandées	Référence aux "organisations internationales compétentes"		L'OMI est une organisation internationale compétente.

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
202	Assistance aux États en développement dans les domaines de la science et de la technique	Obligation des États, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, de a) promouvoir des programmes d'assistance aux États en développement dans les domaines de la science, de l'éducation, de la technique et dans d'autres domaines, en vue de protéger et de préserver le milieu marin et de prévenir, réduire et maîtriser la pollution marine; b) fournir l'assistance appropriée, spécialement aux États en développement, pour aider ceux-ci à réduire à un minimum les effets des accidents majeurs risquant d'entraîner une pollution du milieu marin; et c) fournir l'assistance appropriée, spécialement aux États en développement, pour l'établissement d'évaluations écologiques	Référence aux "organisations internationales compétentes"	Convention portant création de l'OMI et obligations conventionnelles spécifiques en vertu de MARPOL Convention LC de 1972 Convention OPRC de 1990 Protocole OPRC-HNS de 2000	<p>1. L'OMI est une organisation internationale compétente.</p> <p>2. Programme de l'OMI concernant la coopération et l'assistance techniques à l'intention des États en développement.</p>

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
203	Traitement préférentiel à l'intention des États en développement	Traitement préférentiel accordé aux États en développement par les organisations internationales dans l'allocation de fonds et de moyens d'assistance technique appropriés et l'utilisation de leurs services spécialisés en vue de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin ou de réduire à un minimum ses effets	Référence aux "organisations internationales"		L'OMI compte parmi les organisations internationales tenues d'accorder un traitement préférentiel aux États en développement dans l'octroi d'une assistance technique.

<b>Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer</b>	<b>Thème</b>	<b>Dispositions spécifiques</b>	<b>Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI</b>	<b>Instruments pertinents de l'OMI</b>	<b>Observations/recommandations</b>
204 à 206	Surveillance continue et évaluation écologique	Obligation des États, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, de surveiller les risques de pollution du milieu marin ou les effets de cette pollution; de publier des rapports sur les résultats obtenus ou de fournir de tels rapports aux organisations internationales compétentes, qui devraient les mettre à la disposition de tous les États; et d'évaluer les effets potentiels des activités envisagées relevant de leur juridiction ou de leur contrôle risquant d'entraîner une pollution importante ou des modifications considérables et nuisibles du milieu marin et de publier des rapports sur les résultats de ces évaluations ou de fournir de tels rapports aux organisations internationales compétentes, qui devraient les mettre à la disposition de tous les États	Référence aux "organisations internationales compétentes"		Participation et contribution de l'OMI aux travaux du GESAMP. L'OMI devrait mettre à la disposition de tous les États les rapports reçus sur les résultats obtenus par les États en ce qui concerne les risques ou les effets.

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
208  (également article 214 en ce qui concerne la mise en application)	Pollution résultant directement ou indirectement des activités relatives aux fonds marins et provenant d'îles artificielles, d'installations ou d'ouvrages relevant de la juridiction des États côtiers	Obligation des États d'adopter des lois et règlements, ainsi que d'autres mesures selon que de besoin, afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'une manière qui ne soit pas moins efficace que celle prévue par les règles et les normes internationales ou les pratiques et procédures recommandées de caractère international; Obligation des États, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, d'adopter au plan mondial et régional des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées	Référence aux "organisations internationales compétentes"	Résolution A.671(16) Résolution A.672(16) Convention OPRC de 1990 Protocole OPRC-HNS de 2000	Domaine visé en partie par la règle 21 de l'Annexe I de MARPOL. De nouvelles règles relatives aux activités au large sont actuellement à l'étude (mais elles n'ont pas encore été approuvées). Si la pollution résultant directement de l'exploration/exploitation ne relève pas directement de l'OMI, l'Organisation pourrait contribuer à établir des règles internationales.

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
210	Pollution par immersion	Obligation des États, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, d'adopter des règles et des normes, ainsi que des pratiques et des procédures recommandées	Référence aux "organisations internationales compétentes"	Convention LC de 1972 Résolution des Réunions consultatives des Parties contractantes Protocole LC de 1996	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'OMI est une organisation internationale compétente.</li> <li>2. La Réunion consultative est parvenue à la conclusion qu'il n'y avait pas d'incompatibilité fondamentale entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et la Convention de Londres.</li> </ol>



Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
211	Pollution par les navires	Paragraphe 1 : Obligation des États, par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente, d'adopter des règles et normes internationales relatives à la pollution par les navires, promotion de l'adoption de dispositifs de circulation des navires visant à réduire à un minimum le risque d'accidents susceptibles de polluer le milieu marin	Référence à des "organisations internationales compétentes"	MARPOL Règle V/10 de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée Résolution A.572(14), telle que modifiée Résolution A.858(20) Convention AFS de 2001 Résolution A.962(23)	L'OMI est l'organisation internationale compétente pour établir des règles et normes internationales en matière de pollution par les navires.
		Paragraphe 2 : Obligation des États du pavillon d'adopter des lois et règlements concernant la pollution par les navires. 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.	Référence aux "règles et normes internationales généralement acceptées, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente"	MARPOL	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'OMI est l'organisation internationale compétente.</li> <li>2. La législation nationale ne doit pas être moins efficace que MARPOL, tel que modifié.</li> </ol>

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
		Paragraphe 3 : Obligation des États du port et des États côtiers de donner la publicité voulue aux conditions particulières qu'ils imposent aux navires étrangers pour l'entrée dans leurs ports ou leurs eaux intérieures ou l'utilisation de leurs installations terminales au large, dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, et de les communiquer à l'organisation internationale compétente	Référence à "l'organisation internationale compétente"		L'OMI est l'organisation internationale compétente
		Paragraphe 5 : Possibilité pour les États côtiers d'adopter des lois et règlements visant à prévenir la pollution par les navires dans leur zone économique exclusive qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente	Référence aux "règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente"	MARPOL	L'OMI est l'organisation internationale compétente

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
		<p>Paragraphe 6 : Possibilité pour les États côtiers, après avoir tenu les consultations appropriées par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente, d'adopter, pour des zones particulières et clairement définies de leur ZEE, des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui donnent effet aux règles et normes ou pratiques de navigation internationales que l'organisation a rendues applicables aux zones spéciales</p>		<p>MARPOL Résolution A.982(24) SOLAS COLREG</p>	<p>Le MEPC 46 (2001) a révisé les Directives pour la désignation de zones spéciales en vertu de MARPOL et des directives pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables</p>
		<p>Paragraphe 6 a) : Conditions et procédures pour faire reconnaître une zone particulière et clairement définie</p>	<p>Référence à des consultations tenues "par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente avec tout État concerné"</p>		<p>L'OMI est l'organisation internationale compétente</p>

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
		Paragraphe 6 c) : Lois et règlements supplémentaires pour la zone particulière et clairement définie, portant sur les rejets ou sur les pratiques de navigation	Référence aux "règles et normes internationales généralement acceptées" en matière de conception, de construction et d'armement des navires	SOLAS Convention sur les lignes de charge (Convention LL de 1966) MARPOL STCW	
		Paragraphe 7 : Les règles et normes internationales visées dans l'article 211 prévoient notamment l'obligation de notifier sans délai aux États côtiers dont le littoral ou les intérêts connexes risquent d'être affectés les accidents ou événements de mer, notamment ceux qui entraînent ou risquent d'entraîner des rejets	Référence aux règles et normes internationales	MARPOL (article 8) et Protocole I Convention OPRC de 1990 (article 4)	L'OMI est l'organisation internationale compétente pour établir des règles et normes internationales en ce qui concerne la notification sans délai aux États côtiers affectés par des événements de pollution.

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
212	Pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique	Paragraphe 1 : Le droit interne doit tenir compte des règles internationalement convenues	Référence à des "règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, internationalement convenues"	Annexe VI de MARPOL (1977) (compte tenu de l'élaboration d'une stratégie de l'OMI concernant les émissions de gaz à effet de serre en provenance des navires)	L'OMI a compétence pour établir des règles et normes internationales
		Paragraphe 3 : Adoption de règles et normes sur le plan mondial et régional, par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes	Référence aux "organisations internationales compétentes"	Résolution A.963(23)	
216	Mise en application de la réglementation relative à la pollution par immersion	Mise en application de la législation nationale et des règles internationales applicables adoptées par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes	Référence aux "règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes"	Convention LC de 1972	L'OMI est une organisation internationale compétente

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
217	Pouvoirs de l'État du pavillon	Paragraphe 1 : Obligation des États du pavillon de veiller au respect, par les navires battant leur pavillon, des règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente	Référence aux "règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente"	SOLAS MARPOL Convention LL de 1966 COLREG STCW	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'OMI est l'organisation internationale compétente pour établir des règles et normes en matière de pollution par les navires.</li> <li>2. L'État du pavillon veille au respect des règles de MARPOL dans la mesure où elles sont applicables.</li> </ol>
		Paragraphe 2 : Obligation des États 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 établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente	Mention des règles et normes internationales visées au paragraphe 1, y compris celles concernant la conception, la construction et l'armement des navires	SOLAS Convention LL de 1966 MARPOL STCW	Voir ci-dessus

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
		Paragraphe 3 : Obligation des États 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 établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente	Mention des règles et normes internationales visées au paragraphe 1	MARPOL	Voir ci-dessus
		Paragraphe 4 : Obligation de l'État du pavillon de faire immédiatement procéder à une enquête et, le cas échéant, d'intenter une action pour l'infraction présumée aux règles et normes établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente	Référence aux "règles et normes établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente"	MARPOL (article 4)	L'OMI est l'organisation internationale compétente pour établir des règles et normes en matière de pollution par les navires.

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
		Paragraphe 7 : Obligation de l'État du pavillon d'informer l'organisation internationale compétente de l'action engagée et de ses résultats	Référence à "l'organisation internationale compétente"	MARPOL (article 4)	L'OMI est l'organisation internationale compétente.
218	Pouvoirs de l'État du port	Possibilité pour l'État du port d'ouvrir une enquête et d'intenter une action contre un navire se trouvant dans son port ou à une installation terminale au large pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive en infraction aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente	Référence aux rejets en infraction aux "règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente"	SOLAS MARPOL Convention LL de 1966 COLREG STCW	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'OMI est l'organisation internationale compétente pour établir des règles internationales relatives aux rejets des navires.</li> <li>2. L'État du port veille au respect des règles de MARPOL dans la mesure où elles s'appliquent à cet État.</li> </ol>



Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
219	Mesures de contrôle de la navigabilité visant à éviter la pollution	Obligation des États de prendre des mesures administratives pour empêcher d'appareiller les navires se trouvant dans leurs ports ou leurs installations terminales au large qui ont enfreint les règles et normes internationales applicables concernant la navigabilité des navires et risquent de ce fait de causer des dommages au milieu marin	Référence aux "règles et normes internationales applicables concernant la navigabilité des navires"	MARPOL SOLAS Convention LL de 1966 COLREG STCW	
220	Pouvoirs de l'État côtier	Paragraphe 1 : Possibilité pour l'État côtier d'intenter une action contre un navire se trouvant dans son port ou à une installation terminale au large pour toute infraction aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, si l'infraction a été commise dans sa mer territoriale ou sa zone économique exclusive	Référence aux "règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires".	MARPOL	L'État côtier doit veiller au respect des règles de MARPOL dans la mesure où elles s'appliquent à cet État.

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
		Paragraphe 7 : Obligation de l'État côtier d'autoriser le navire à poursuivre sa route dans tous les cas où des procédures appropriées ont été soit établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente, soit convenues de toute autre manière pour garantir le respect des obligations concernant le versement d'une caution ou le dépôt d'une autre garantie financière appropriée	Référence à "l'organisation internationale compétente".		L'OMI est l'organisation internationale compétente.
221	Mesures visant à empêcher la pollution à la suite d'un accident de mer	Droit des États, conformément au droit international, de prendre et de faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables		Convention de 1969 sur l'intervention Protocole de 1973 sur l'intervention	

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
222	Mise en application de la réglementation relative à la pollution d'origine atmosphérique	Droit des États d'adopter des lois et réglementations assurant l'application des règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes en matière de pollution d'origine atmosphérique	Référence aux "règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes"	Annexe VI de MARPOL	L'OMI est une organisation internationale compétente.
223	Mesures visant à faciliter le déroulement d'une action	Obligation des États de prendre des mesures pour faciliter l'audition de témoins et l'admission des preuves produites, entre autres, par l'organisation internationale compétente et de faciliter la participation aux débats de représentants officiels provenant, entre autres, de l'organisation internationale compétente	Référence à "l'organisation internationale compétente"		L'OMI est une organisation internationale compétente.

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
226	Enquêtes dont peuvent faire l'objet les navires étrangers	Obligation des États de ne pas retenir un navire étranger plus longtemps qu'il n'est indispensable aux fins des enquêtes. L'inspection matérielle d'un navire étranger doit être limitée à l'examen des certificats, registres ou autres documents dont le navire est tenu d'être muni en vertu des règles et normes internationales généralement acceptées, ou de tous documents similaires. Lorsqu'il ressort de l'enquête qu'il y a eu infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales, il est procédé sans délai à la mainlevée de l'immobilisation du navire.	Référence aux "règles et normes internationales généralement acceptées" et aux "lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales"	MARPOL	
228	Suspension des poursuites et restrictions à l'institution de poursuites	Conditions spéciales et restrictions à l'institution de poursuites visant à imposer des sanctions	Référence aux règles et normes internationales applicables en matière de pollution par les navires	MARPOL	

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
230	Peines pécuniaires et respect des droits reconnus de l'accusé		Référence aux règles et normes internationales applicables en matière de pollution par les navires	MARPOL	
231	Notification à l'État du pavillon et aux autres États concernés			Article 5 3) de MARPOL	
233	Garanties concernant les détroits servant à la navigation internationale	Droit des États riverains de détroits de prendre des mesures de police appropriées à l'encontre des navires étrangers qui ont enfreint des normes concernant la sécurité et la lutte contre la pollution, causant ou menaçant de causer des dommages au milieu marin des détroits.	Référence aux "lois et règlements visés à l'article 42, paragraphe 1, alinéas a) et b)"		

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
235	Responsabilité	Obligation des États 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 l'élaboration de critères et de procédures pour le paiement d'indemnités adéquates		Convention de 1992 sur la responsabilité civile Convention Fonds de 1992 Convention SNPD de 1996 Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute	
237	Obligations découlant des autres conventions sur la protection et la préservation du milieu marin	Clause précisant qu'il n'est pas porté atteinte aux obligations particulières des États et obligation de compatibilité avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer lorsque les États s'acquittent des obligations particulières qui leur incombent en vertu de conventions spéciales	Référence aux conventions sur la protection et la préservation du milieu marin	MARPOL Convention LC de 1972 Convention de 1969 sur l'intervention Convention OPRC de 1990 Convention CLC de 1969 FUND 1971 Convention SNPD de 1996	Les conventions de l'OMI relatives à la protection et à la préservation du milieu marin énoncent des principes compatibles avec ceux de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

**RECHERCHE SCIENTIFIQUE MARINE**

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
242-244	Coopération internationale	Promotion de la coopération internationale, publication et diffusion d'informations et de connaissances	Référence aux "organisations internationales compétentes"	MARPOL Protocole LC de 1996	L'OMI est une organisation internationale compétente.
261	Obligation de ne pas créer d'obstacle à la navigation internationale	La mise en place et l'utilisation d'installations ou de matériel de recherche scientifique de tout type ne doivent pas entraver la navigation par les routes internationalement pratiquées			
262	Marques d'identification et moyens de signalisation	Obligation de placer sur les installations et le matériel des marques d'identification indiquant l'état d'immatriculation ou l'organisation internationale à laquelle ils appartiennent et d'utiliser des moyens appropriés de signalisation internationalement convenus pour assurer la sécurité de la navigation maritime, compte tenu des règles et normes établies par les organisations internationales compétentes	Référence aux "règles et normes établies par les organisations internationales compétentes"		L'OMI est probablement l'organe le plus approprié pour mettre au point des règles et normes internationales relatives aux moyens de signalisation. (Certains aspects des résolutions A.671(16) et A.672(16) sur les installations au large peuvent être pris en considération.)

### DÉVELOPPEMENT ET TRANSFERT DES TECHNIQUES MARINES

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
268	Objectifs fondamentaux	Obligation des États, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, de promouvoir: a) l'acquisition, l'évaluation et la diffusion de connaissances dans le domaine des techniques marines en facilitant l'accès à l'information et aux données pertinentes; b) le développement de techniques marines appropriées; c) le développement de l'infrastructure technique nécessaire pour faciliter le transfert des techniques marines;	Référence aux "organisations internationales compétentes"		Les objectifs pertinents du transfert de technologie font partie du PICT.



Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
268	Objectifs fondamentaux	d) la mise en valeur des ressources humaines par la formation et l'enseignement dispensés aux ressortissants des États et pays en développement, en particulier de ceux d'entre eux qui sont les moins avancés; e) la coopération internationale à tous les niveaux, notamment la coopération régionale, sous-régionale et bilatérale			
269 à 272	Mesures à prendre en vue d'atteindre les objectifs fondamentaux		Référence aux "organisations internationales compétentes"		L'OMI peut renvoyer à certaines des mesures spécifiques envisagées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
275 à 277	Centres nationaux et régionaux de recherche scientifique et technique		Référence aux "organisations internationales compétentes"		

### RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
288	Procédures obligatoires aboutissant à des décisions obligatoires	Compétence des cours ou tribunaux	Référence à "l'interprétation ou à l'application d'un accord international se rapportant aux buts de la Convention"	Protocole de 1996 à la Convention de Londres	Le Protocole de 1996 à la Convention de Londres est la seule convention de l'OMI qui permette aux Parties de recourir aux procédures de règlement des différends prévues par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
292	Prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou prompte libération de son équipage	Demande de mainlevée de l'immobilisation du navire ou de mise en liberté de l'équipage présentée par l'État du pavillon à une cour ou un tribunal lorsque l'État qui a immobilisé le navire n'a pas observé les dispositions prévoyant la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou la mise en liberté de son équipage dès le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie financière			

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
297	Limitations à l'application de la section 2 (concernant les procédures obligatoires aboutissant à des décisions obligatoires)	Paragraphe 1 c) : Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, lorsqu'il est allégué que l'État côtier a contrevenu à des normes déterminées visant à lutter contre la pollution, sont soumis aux procédures de règlement prévues à la section 2	Référence aux "normes et règles internationales visant à protéger et à préserver le milieu marin (...) applicables" et qui ont été établies "par l'intermédiaire d'une organisation internationale compétente"	MARPOL Convention de Londres	Dans certains cas, les normes de l'OMI visant à lutter contre la pollution peuvent être soumises à des procédures obligatoires aboutissant à des décisions obligatoires.

#### DISPOSITIONS FINALES

Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Thème	Dispositions spécifiques	Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI	Instruments pertinents de l'OMI	Observations/recommandations
311	Relation avec d'autres conventions et accords internationaux	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne porte pas atteinte aux accords internationaux compatibles avec elle ou expressément autorisés par des dispositions de la Convention		Les instruments conventionnels de l'OMI et d'autres règles internationales	

**ANNEXES**

<b>Articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer</b>	<b>Thème</b>	<b>Dispositions spécifiques</b>	<b>Lien entre la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les instruments de l'OMI</b>	<b>Instruments pertinents de l'OMI</b>	<b>Observations/recommandations</b>
Article 22 de l'Annexe VI	Compétence du Tribunal international du droit de la mer	Soumission au Tribunal de différends relatifs à d'autres accords	Référence à "un traité ou à une convention déjà en vigueur qui a trait à une question visée par la présente Convention"	Instruments conventionnels de l'OMI en vigueur liés aux buts de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	Les Parties au traité peuvent décider de soumettre leur différend au Tribunal.
Article 2 de l'Annexe VIII	Listes d'experts	Listes d'experts dans les domaines de la navigation, y compris la pollution par les navires ou par immersion	Référence à l'"Organisation maritime internationale"		

---