

ASSEMBLÉE
28ème session
Point 10 de l'ordre du jour

A 28/Res.1070
10 décembre 2013
Original: ANGLAIS

Résolution A.1070(28)

**adoptée le 4 décembre 2013
(Point 10 de l'ordre du jour)**

CODE D'APPLICATION DES INSTRUMENTS DE L'OMI (CODE III)

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT l'article 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution des mers par les navires et à la lutte contre cette pollution,

RAPPELANT ÉGALEMENT qu'elle a approuvé, par la résolution A.1018(26), le calendrier et le programme des activités en vue de l'examen et de la mise en place d'un programme institutionnalisé d'audit des États Membres de l'OMI,

RAPPELANT EN OUTRE qu'elle a adopté, par la résolution A.1054(27), le Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, 2011, lequel fournit des indications pour mettre en œuvre et appliquer les instruments de l'OMI et sert de fondement au Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI, en particulier pour l'identification des domaines pouvant faire l'objet d'un audit,

SACHANT que la Commission du développement durable des Nations Unies a demandé, à sa septième session, que soient élaborées des mesures visant à garantir que les États du pavillon donnent plein et entier effet aux conventions de l'OMI et autres conventions pertinentes auxquelles ils sont Parties, de manière que les navires de tous les États du pavillon respectent les règles et normes internationales,

RECONNAISSANT que les Parties aux conventions internationales pertinentes ont accepté, dans le cadre du processus de ratification de ces instruments, d'assumer pleinement leurs responsabilités et de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de ces conventions et des autres instruments auxquels elles sont Parties,

RÉAFFIRMANT qu'il incombe au premier chef aux États de mettre en place un système adéquat et efficace pour exercer un contrôle sur les navires autorisés à battre leur pavillon et pour s'assurer qu'ils satisfont aux règles et réglementations internationales pertinentes ayant trait à la sécurité et à la sûreté maritimes et à la protection du milieu marin,

RÉAFFIRMANT ÉGALEMENT que les États, en leur qualité d'États du port et d'États côtiers, ont d'autres obligations et responsabilités en vertu du droit international applicable eu égard à la sécurité et à la sûreté maritimes et à la protection du milieu marin,

NOTANT que, en devenant Parties à des instruments visant à promouvoir la sécurité et la sûreté maritimes et la prévention de la pollution par les navires, les États peuvent obtenir certains avantages mais qu'ils ne peuvent bénéficier pleinement de ces avantages que lorsque toutes les Parties s'acquittent des obligations que leur imposent les instruments en question,

NOTANT ÉGALEMENT que l'efficacité ultime de tout instrument est fonction, notamment, de ce que tous les États :

- a) deviennent Parties à tous les instruments relatifs à la sécurité et la sûreté maritimes et à la prévention de la pollution et la lutte contre celle-ci;
- b) mettent en œuvre et en application ces instruments pleinement et efficacement; et
- c) adressent à l'Organisation les notifications requises,

DÉSIREUSE d'aider davantage les États Membres à renforcer leurs capacités et leur performance générale afin qu'ils soient en mesure de satisfaire aux dispositions des instruments de l'OMI auxquels ils sont Parties,

CONSCIENTE des difficultés que peuvent rencontrer certains États Membres pour satisfaire pleinement à toutes les dispositions des divers instruments de l'OMI auxquels ils sont Parties,

AYANT À L'ESPRIT qu'il est nécessaire d'éliminer dans la mesure du possible toute difficulté de ce type et rappelant que c'est pour cette raison et à cet effet que l'Organisation a établi un Programme intégré de coopération technique,

NOTANT PAR AILLEURS que le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la protection du milieu marin ont élaboré des prescriptions devant être adoptées par les Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, ainsi qu'à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, au 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, et à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, respectivement, qui rendront obligatoire l'utilisation du Code mentionné au paragraphe 1 du dispositif,

RAPPELANT PAR AILLEURS qu'elle a examiné des prescriptions devant être adoptées par les Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires et à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer qui rendront également obligatoire l'utilisation du Code mentionné au paragraphe 1 du dispositif,

AYANT EXAMINÉ les recommandations faites par le Comité de la protection du milieu marin à sa soixante-quatrième session et par le Comité de la sécurité maritime à sa quatre-vingt-onzième session,

1. ADOPTE le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. PRIE le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la protection du milieu marin de maintenir le Code à l'étude et, en concertation avec le Conseil, de proposer à l'Assemblée des amendements à ce code; et
3. ANNULE la résolution A.1054(27) relative au Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, 2011.

ANNEXE

CODE D'APPLICATION DES INSTRUMENTS DE L'OMI (CODE III)

Table des matières

PARTIE 1 – ÉLÉMENTS COMMUNS

Objectif
Stratégie
Généralités
Champ d'application
Mesures initiales
Communication de renseignements
Registres
Amélioration

PARTIE 2 – ÉTATS DU PAVILLON

Application
Délégation de pouvoir
Contrôle de l'application
Inspecteurs de l'État du pavillon
Enquêtes menées par l'État du pavillon
Évaluation et révision

PARTIE 3 – ÉTATS CÔTIERS

Application
Contrôle de l'application
Évaluation et révision

PARTIE 4 – ÉTATS DU PORT

Application
Contrôle de l'application
Évaluation et révision

PARTIE 1 – ÉLÉMENTS COMMUNS

Objectif

1 Le présent Code a pour objectif de renforcer la sécurité maritime et la protection du milieu marin à l'échelle mondiale et d'aider les États à appliquer les instruments de l'Organisation.

2 Les différents États percevront le Code en fonction des circonstances qui leur sont propres et ne devraient être tenus d'appliquer que les instruments auxquels ils sont Gouvernements contractants ou Parties. Pour des raisons géographiques ou circonstancielles, il se peut que certains États aient un rôle plus important en tant qu'État du pavillon qu'en tant qu'État du port ou État côtier, alors que d'autres interviendront davantage en tant qu'État côtier ou État du port qu'en tant qu'État du pavillon.

Stratégie

- 3 Pour qu'un État atteigne l'objectif du présent Code, il est recommandé qu'il :
- .1 élabore une stratégie globale visant à garantir le respect de ses obligations et responsabilités internationales en tant qu'État du pavillon, État du port et État côtier;
 - .2 élabore une méthode permettant de vérifier et détermine si cette stratégie garantit l'application et l'exécution efficaces des instruments internationaux obligatoires pertinents; et
 - .3 passe en revue cette stratégie en permanence pour atteindre, maintenir et améliorer la performance et la capacité organisationnelles générales en tant qu'État du pavillon, État du port et État côtier.

Généralités

4 En vertu des dispositions générales du droit conventionnel et des conventions de l'OMI, les États devraient être tenus de promulguer les lois et règlements et de prendre toutes les autres mesures nécessaires pour donner plein et entier effet à ces instruments de manière à garantir la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin.

5 Lorsqu'ils prennent des mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, les États devraient agir de manière à ne pas déplacer, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone vers une autre et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre.

Champ d'application

6 Le Code vise à traiter des aspects qui sont nécessaires pour qu'un Gouvernement contractant ou une Partie donne pleinement et entièrement effet aux dispositions des instruments internationaux applicables auxquels il est Gouvernement contractant ou Partie, dans les domaines suivants :

- .1 la sauvegarde de la vie humaine en mer;
- .2 la prévention de la pollution par les navires;

- .3 les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille;
- .4 les lignes de charge;
- .5 le jaugeage des navires; et
- .6 le règlement pour prévenir les abordages en mer.

7 Lors de l'élaboration des politiques, de la législation et des règles et règlements connexes et des procédures administratives pour l'application et le contrôle du respect de ces obligations et responsabilités par l'État, il faudrait tenir compte des aspects suivants :

- .1 juridiction;
- .2 organisation et autorité;
- .3 législation, règles et règlements;
- .4 promulgation des instruments internationaux, règles et règlements obligatoires de l'OMI;
- .5 mécanismes de contrôle du respect;
- .6 fonctions relatives au contrôle, aux visites, aux inspections, aux audits, aux vérifications, à l'approbation et à la délivrance des certificats;
- .7 sélection, accréditation, habilitation et surveillance des organismes reconnus, selon qu'il convient, et des inspecteurs désignés;
- .8 enquêtes dont il faudrait rendre compte à l'Organisation; et
- .9 communication de rapports à l'Organisation et à d'autres Administrations.

Mesures initiales

8 Chaque fois qu'un instrument de l'Organisation, nouveau ou modifié, entre en vigueur à l'égard d'un État, le gouvernement de cet État devrait être en mesure d'en appliquer et d'en faire respecter les dispositions en adoptant la législation nationale appropriée et de mettre en place l'infrastructure requise pour son application et le contrôle de son respect. Cela signifie que le gouvernement de l'État en question devrait :

- .1 pouvoir promulguer des lois qui lui permettent d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon et qui, en particulier, offrent le cadre juridique pour les prescriptions générales relatives aux registres maritimes, l'inspection des navires, l'adoption de lois en matière de sécurité et de prévention de la pollution applicables à ces navires et l'élaboration de la réglementation connexe;
- .2 disposer d'un cadre juridique pour le contrôle du respect de sa législation et de sa réglementation nationales, y compris les procédures d'enquête et les procédures pénales; et

- .3 disposer de suffisamment de personnel ayant des connaissances spécialisées dans le domaine maritime pour aider à promulguer la législation nationale nécessaire et pour s'acquitter de toutes les responsabilités incombant à l'État, y compris en ce qui concerne la communication des rapports prescrits par les conventions.

Communication de renseignements

9 L'État devrait communiquer sa stratégie, dont il est question au paragraphe 3, y compris des informations sur sa législation nationale, à toutes les parties intéressées.

Registres

10 Les registres voulus devraient être tenus et mis à jour pour fournir les preuves de la conformité aux prescriptions et du bon fonctionnement de l'État. Ces registres devraient être lisibles, faciles à identifier et accessibles. Il faudrait mettre en place une procédure documentée qui définisse les contrôles nécessaires pour identifier, stocker, protéger et retrouver les registres et pour déterminer la période pendant laquelle ils devraient être conservés.

Amélioration

11 Les États devraient continuellement améliorer la pertinence des mesures qui sont prises pour donner effet aux conventions et protocoles qu'ils ont acceptés. Pour cela, il faudrait appliquer et faire appliquer rigoureusement et efficacement la législation nationale, selon qu'il convient, et en contrôler le respect.

12 L'État devrait promouvoir une culture qui offre la possibilité d'améliorer la performance des activités menées dans les domaines de la sécurité maritime et de la protection du milieu marin, notamment par les moyens suivants :

- .1 programmes de formation continue ayant trait à la sécurité et à la prévention de la pollution;
- .2 exercices régionaux et nationaux sur la sécurité et la prévention de la pollution qui font intervenir un large éventail d'organisations nationales, régionales et internationales liées au secteur maritime, des compagnies et des gens de mer; et
- .3 utilisation de mécanismes de récompense et d'incitation pour les compagnies de navigation et les gens de mer en ce qui concerne le renforcement de la sécurité et de la prévention de la pollution.

13 En outre, l'État devrait prendre des mesures pour identifier et supprimer la cause des non-conformités afin d'éviter qu'elles ne se reproduisent, notamment :

- .1 examiner et analyser les non-conformités;
- .2 mettre en œuvre les mesures correctives requises; et
- .3 vérifier les mesures correctives qui ont été prises.

14 L'État devrait déterminer les mesures à prendre pour éliminer les causes des non-conformités éventuelles afin d'éviter qu'elles ne se reproduisent.

PARTIE 2 – ÉTATS DU PAVILLON

Application

15 Afin de s'acquitter efficacement des responsabilités et des obligations qui lui incombent, l'État du pavillon devrait :

- .1 mettre en œuvre une stratégie en promulguant une législation nationale et des directives qui facilitent l'application et le contrôle du respect des prescriptions de toutes les conventions et de tous les protocoles ayant trait à la sécurité et à la prévention de la pollution auxquels il est Partie; et
- .2 assigner des responsabilités, au sein de son Administration, pour l'actualisation et la révision de toute stratégie adoptée, selon que de besoin.

16 L'État du pavillon devrait mettre en place des moyens et des procédures permettant d'administrer un programme de sécurité et de protection de l'environnement qui comprenne au minimum les éléments suivants :

- .1 instructions administratives pour appliquer les règles et normes internationales applicables et pour établir et diffuser la réglementation nationale nécessaire pour les interpréter, y compris les certificats délivrés par une société de classification reconnue par l'État du pavillon, conformément aux dispositions de la règle XI-1/1 de la Convention SOLAS, qui sont exigés par l'État du pavillon pour démontrer qu'il est satisfait aux prescriptions relatives à la construction, aux machines et installations électriques et/ou d'autres prescriptions d'une convention internationale à laquelle l'État du pavillon est Partie ou une prescription des règlements nationaux de l'État du pavillon;
- .2 respect des prescriptions des instruments internationaux applicables, au moyen d'un programme d'audit et d'inspection qui soit indépendant de tout organe administratif délivrant les certificats exigés et les documents pertinents et/ou de toute entité que l'État du pavillon aurait habilitée à délivrer les certificats exigés et les documents pertinents;
- .3 respect des normes internationales de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, en veillant notamment à ce que :
 - .1 la formation, l'évaluation des compétences des gens de mer et la délivrance des brevets soient conformes à ces normes;
 - .2 les brevets et certificats et les visas correspondent bien aux compétences des gens de mer et utilisent la terminologie appropriée, ainsi que des termes identiques à ceux qui sont utilisés dans tout document relatif aux effectifs de sécurité délivré au navire;
 - .3 une enquête impartiale soit effectuée sur toute défaillance signalée, que celle-ci soit due à un acte ou à une omission, imputable au titulaire d'un brevet ou d'un visa délivré par l'État et risquant de constituer une menace directe pour la sécurité des personnes ou des biens en mer ou pour le milieu marin;

- .4 les brevets et certificats ou les visas délivrés par l'État puissent être retirés, suspendus ou annulés lorsque cela est justifié ou lorsque cela est nécessaire pour prévenir les fraudes; et
 - .5 les dispositions administratives, y compris celles qui ont trait aux activités de formation, d'évaluation et de délivrance des brevets menées sous l'autorité d'un autre État, soient telles que l'État du pavillon accepte la responsabilité de garantir que les capitaines, officiers et autres gens de mer servant à bord d'un navire autorisé à battre son pavillon sont compétents;
- .4 conduite d'enquêtes sur les accidents et traitement adéquat et rapide des cas mettant en cause des navires à bord desquels une défectuosité a été identifiée; et
 - .5 élaboration, documentation et fourniture de directives au sujet des prescriptions des instruments internationaux pertinents qui sont laissées à la satisfaction de l'Administration.

17 L'État du pavillon devrait s'assurer que les navires autorisés à battre son pavillon sont dotés des effectifs voulus, en quantité et en qualité, en tenant compte des mesures pertinentes existantes telles que les Principes à observer pour déterminer les effectifs minimaux de sécurité que l'Organisation a adoptés.

Délégation de pouvoir

18 Uniquement à l'égard des navires autorisés à battre son pavillon, l'État du pavillon qui habilite un organisme reconnu à agir en son nom pour effectuer les visites, les inspections et les audits, délivrer les certificats et autres documents, apposer des marques sur les navires et exécuter d'autres tâches réglementaires prescrites aux termes des conventions de l'Organisation ou de sa législation nationale devrait réglementer cette habilitation conformément aux prescriptions applicables des instruments internationaux pour :

- .1 établir que l'organisme reconnu dispose des ressources voulues, qu'il s'agisse de capacités techniques ou en matière de gestion ou de recherche, pour s'acquitter des tâches qui lui ont été confiées, conformément aux normes applicables aux organismes reconnus agissant au nom de l'Administration qui sont énoncées dans les instruments pertinents de l'Organisation¹;
- .2 avoir comme fondement un accord officiel écrit entre l'Administration et l'organisme reconnu qui comprenne, au minimum, les éléments énoncés dans les instruments pertinents de l'Organisation², ou des dispositions juridiques équivalentes, et qui peut s'inspirer du modèle d'accord pour l'habilitation d'organismes reconnus agissant au nom de l'Administration³;

¹ Appendice 1 des Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration (résolution A.739(18)).

² Appendice 2 des Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration (résolution A.739(18)).

³ MSC/Circ.710-MEPC/Circ.307.

- .3 donner des instructions spécifiques décrivant les mesures à prendre au cas où un navire ne serait pas jugé apte à prendre la mer sans présenter un danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord ou un risque de dommage excessif pour le milieu marin;
- .4 fournir à l'organisme reconnu tous les textes appropriés de la législation nationale et leurs interprétations qui donnent effet aux dispositions des conventions et préciser, uniquement en vue de leur application aux navires autorisés à battre son pavillon, si des normes additionnelles de l'Administration, vont à quelque égard au-delà des prescriptions de ces conventions; et
- .5 exiger que l'organisme reconnu tienne à jour des registres, dont les données aideront l'Administration à interpréter les prescriptions qui figurent dans les instruments internationaux applicables.

19 Aucun État du pavillon ne devrait imposer à ses organismes reconnus d'appliquer aux navires autres que ceux qui sont autorisés à battre son pavillon une prescription quelconque relative à leurs règles de classification, spécifications et procédures ou à l'exécution d'autres procédés de délivrance des certificats réglementaires qui soit plus rigoureuse que les prescriptions des conventions et des instruments obligatoires de l'Organisation.

20 L'État du pavillon devrait mettre en place ou participer à un programme de contrôle et prévoir des ressources adéquates pour superviser ses organismes reconnus et communiquer avec eux, afin de vérifier que ses obligations internationales sont pleinement respectées, en :

- .1 exerçant son pouvoir de mener des enquêtes supplémentaires pour s'assurer que les navires autorisés à battre son pavillon respectent dûment les prescriptions des instruments applicables;
- .2 menant les enquêtes supplémentaires qu'il juge nécessaires, pour s'assurer que les navires autorisés à battre son pavillon respectent les prescriptions nationales qui complètent les prescriptions internationales obligatoires; et
- .3 nommant du personnel qui ait une bonne connaissance des règles et règlements de l'État du pavillon et de ceux des organismes reconnus et qui puisse assurer une surveillance efficace des organismes reconnus.

21 L'État du pavillon qui désigne des inspecteurs pour effectuer des visites, des audits et des inspections en son nom devrait réglementer ce choix, selon qu'il convient, conformément aux indications données au paragraphe 18, en particulier aux alinéas .3 et .4.

Contrôle de l'application

22 L'État du pavillon devrait prendre toutes les mesures nécessaires pour que les règles et normes internationales soient observées par les navires autorisés à battre son pavillon et par les entités et personnes relevant de sa juridiction de manière à garantir le respect de ses obligations internationales. Ces mesures devraient inclure notamment :

- .1 interdire aux navires autorisés à battre son pavillon d'appareiller avant qu'ils puissent prendre la mer en respectant les prescriptions des règles et normes internationales;
- .2 inspecter périodiquement les navires autorisés à battre son pavillon pour vérifier que l'état du navire et son équipage sont conformes aux certificats qui se trouvent à bord;
- .3 l'inspecteur devrait s'assurer, lors de l'inspection périodique visée à l'alinéa .2, que les gens de mer affectés au navire connaissent bien :
 - .1 leurs tâches spécifiques; et
 - .2 les aménagements, installations, équipements et procédures du navire;
- .4 veiller à ce que les effectifs du navire, dans leur ensemble, puissent coordonner efficacement les activités en cas de situation d'urgence et lorsqu'ils s'acquittent de fonctions vitales pour la sécurité ou la prévention ou l'atténuation de la pollution;
- .5 prévoir, dans les lois et règlements nationaux, des sanctions suffisamment sévères pour dissuader les navires autorisés à battre son pavillon d'enfreindre les règles et les normes internationales;
- .6 après enquête, engager des poursuites contre les navires autorisés à battre son pavillon qui ont enfreint les règles et les normes internationales, quel que soit le lieu où l'infraction ait été commise;
- .7 prévoir, dans les lois et règlements nationaux, des sanctions suffisamment sévères pour dissuader les personnes auxquelles ont été délivrés des brevets, certificats ou visas sous son autorité d'enfreindre les règles et les normes internationales; et
- .8 après enquête, engager des poursuites contre les personnes titulaires de brevets, certificats ou visas qui ont enfreint les règles et normes internationales, quel que soit le lieu où l'infraction ait été commise.

23 L'État du pavillon devrait élaborer et mettre en œuvre un programme de contrôle et de suivi approprié qui permette de :

- .1 procéder rapidement à des enquêtes approfondies sur les accidents, en envoyant un rapport à l'Organisation, selon qu'il convient;
- .2 rassembler des données statistiques, afin que des analyses des tendances puissent être faites en vue d'identifier les domaines posant problème; et

- .3 prendre rapidement des mesures quand des défauts et des événements de pollution présumés sont signalés par un État du port ou un État côtier.

24 Par ailleurs, l'État du pavillon devrait :

- .1 garantir le respect des instruments internationaux applicables par le biais de la législation nationale;
- .2 prévoir du personnel qualifié en nombre suffisant pour appliquer et faire respecter la législation nationale visée au paragraphe 15.1, y compris du personnel pour effectuer les enquêtes et les visites;
- .3 prévoir du personnel de l'État du pavillon qualifié en nombre suffisant pour procéder aux enquêtes en cas de retenue, par un État du port, d'un navire autorisé à battre son pavillon;
- .4 prévoir du personnel de l'État du pavillon qualifié en nombre suffisant pour procéder aux enquêtes en cas de contestation, par un État du port, de la validité d'un brevet, certificat ou visa ou de l'aptitude des personnes titulaires de brevets, certificats ou visas délivrés sous son autorité; et
- .5 assurer la formation des inspecteurs et enquêteurs de l'État du pavillon et contrôler leurs activités.

25 Lorsqu'un État du pavillon est informé qu'un navire autorisé à battre son pavillon a été retenu par un État du port, l'État du pavillon devrait veiller à ce que des mesures correctives appropriées soient prises pour mettre le navire en cause immédiatement en conformité avec les instruments internationaux applicables.

26 Un État du pavillon, ou un organisme reconnu agissant en son nom, ne devrait délivrer de certificat international à un navire ou apposer un visa qu'après s'être assuré que le navire satisfait à toutes les prescriptions applicables.

27 Un État du pavillon ne devrait délivrer un brevet international d'aptitude ou un visa qu'après s'être assuré que la personne satisfait à toutes les prescriptions applicables.

Inspecteurs de l'État du pavillon

28 L'État du pavillon devrait définir et consigner par écrit les responsabilités et pouvoirs de l'ensemble du personnel qui gère, exécute et vérifie les activités ayant trait à la sécurité et à la prévention de la pollution, ainsi que les relations entre les membres du personnel.

29 Le personnel responsable, ou chargé de l'exécution, des visites, inspections et audits des navires et des compagnies visés par les instruments internationaux pertinents devrait avoir au minimum :

- .1 des qualifications appropriées, obtenues dans un établissement maritime, et l'expérience d'un service en mer en qualité d'officier breveté titulaire ou ayant été titulaire d'un brevet d'aptitude en cours de validité au niveau de direction et avoir tenu à jour ses connaissances techniques des navires et de leur exploitation depuis l'obtention du brevet d'aptitude; ou

-
- .2 un diplôme ou titre équivalent, délivré par un établissement d'enseignement supérieur dans un domaine technique ou scientifique reconnu par l'État du pavillon; ou
 - .3 une accréditation en tant qu'inspecteur obtenue dans le cadre d'un programme de formation officiel assurant le même niveau d'expérience et de compétence que celui qui est prescrit aux paragraphes 29.1, 29.2 et 32.

30 Le personnel ayant les qualifications prévues au paragraphe 29.1 devrait avoir accompli un service en mer en qualité d'officier du service pont ou du service machine pendant une période de trois ans au moins.

31 Le personnel ayant les qualifications prévues au paragraphe 29.2 devrait avoir exercé dans une capacité pertinente pendant au moins trois ans.

32 En outre, les membres de ce personnel devraient avoir la connaissance théorique et pratique appropriée des navires et de leur exploitation et des dispositions des instruments nationaux et internationaux pertinents qui leur sont nécessaires pour s'acquitter des tâches qui leur incombent en tant qu'inspecteurs de l'État du pavillon, qu'ils auront obtenue dans le cadre de programmes de formation attestés.

33 Le reste du personnel aidant à exécuter ces tâches devrait avoir un niveau d'enseignement, de formation et de supervision en rapport avec les tâches qu'il est autorisé à exécuter.

34 Il est recommandé de considérer une expérience antérieure dans le domaine spécialisé pertinent comme un avantage; si l'intéressé n'a aucune expérience préalable, l'Administration devrait lui offrir une formation appropriée sur le terrain.

35 L'État du pavillon devrait avoir mis en place un système documenté de qualification des membres du personnel et d'actualisation de leurs connaissances en fonction des tâches qu'ils sont autorisés à exécuter.

36 Selon les fonctions à exercer, les qualifications requises devraient comprendre les éléments suivants :

- .1 connaissance des règles et règlements nationaux et internationaux applicables aux navires et à leurs compagnies, équipages, cargaisons et exploitation;
- .2 connaissance des procédures à suivre pour les visites, la délivrance des certificats, les contrôles, les enquêtes et la surveillance;
- .3 compréhension des buts et objectifs des instruments internationaux et nationaux ayant trait à la sécurité maritime et à la protection du milieu marin, de même que des programmes connexes;
- .4 compréhension des procédures à bord et à terre, internes et externes;
- .5 compétence professionnelle nécessaire pour s'acquitter des tâches de manière efficace;

- .6 pleine conscience de la sécurité en toutes circonstances, y compris en ce qui concerne sa propre sécurité; et
- .7 formation aux différentes tâches à exécuter, ou expérience de ces tâches, et, de préférence, également aux fonctions à évaluer.

37 L'État du pavillon devrait délivrer à l'inspecteur un document d'identification, que celui-ci devrait avoir sur lui lorsqu'il exécute ses tâches.

Enquêtes menées par l'État du pavillon

38 Les enquêtes sur la sécurité maritime devraient être menées par des enquêteurs impartiaux et objectifs qui soient dûment qualifiés et connaissent bien les aspects relatifs à l'accident. Sous réserve de tout accord conclu pour désigner l'État ou les États responsables de l'enquête, l'État du pavillon devrait fournir les services d'enquêteurs qualifiés à cette fin, quel que soit le lieu de l'accident ou de l'événement.

39 Il est recommandé que l'État du pavillon s'assure que les divers enquêteurs ont une connaissance et une expérience pratiques des sujets afférents à leurs tâches normales. Par ailleurs, pour aider les enquêteurs à accomplir des tâches ne relevant pas de leurs fonctions habituelles, il est recommandé que l'État du pavillon s'assure qu'ils ont rapidement accès à des experts dans les domaines ci-après, selon que de besoin :

- .1 navigation et Règlement pour prévenir les abordages en mer;
- .2 réglementation de l'État du pavillon concernant les brevets d'aptitude;
- .3 causes de la pollution des mers;
- .4 techniques d'entrevue;
- .5 rassemblement des preuves; et
- .6 évaluation des effets de l'élément humain.

40 Il est recommandé que tout accident causant des dommages corporels qui obligent à s'absenter trois jours ou plus et tout décès résultant d'un accident du travail ou d'un accident mettant en cause un navire de l'État du pavillon fasse l'objet d'une enquête et que les résultats de cette enquête soient rendus publics.

41 Les accidents de navire devraient faire l'objet d'une enquête et d'un rapport conformément aux instruments internationaux pertinents, compte tenu du Code pour les enquêtes sur les accidents, tel qu'il pourrait être modifié, et des directives élaborées par l'Organisation⁴. Le rapport d'enquête devrait être envoyé à l'Organisation, accompagné des observations de l'État du pavillon, conformément aux directives susmentionnées.

⁴ Se reporter au Code obligatoire de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents), que l'Organisation a adopté par la résolution MSC.255(84), et aux Directives destinées à aider les enquêteurs à appliquer le Code pour les enquêtes sur les accidents, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1075(28).

Évaluation et révision

42 L'État du pavillon devrait évaluer périodiquement sa performance en ce qui concerne la mise en œuvre des méthodes, procédures et ressources administratives nécessaires pour honorer ses obligations découlant des instruments internationaux auxquels il est Partie.

43 Les mesures permettant d'évaluer la performance de l'État du pavillon devraient comprendre notamment le taux de retenue de navires dans le cadre du contrôle par l'État du port, les résultats des inspections effectuées par l'État du pavillon, les statistiques sur les accidents, les méthodes de communication et d'information, les statistiques relatives aux pertes annuelles (à l'exclusion des pertes réputées totales (CTL)) et autres indicateurs de performance appropriés afin de déterminer si les effectifs, les ressources et les procédures administratives sont adéquats pour permettre à l'État du pavillon de s'acquitter de ses obligations.

44 Les éléments dont il est recommandé qu'ils fassent l'objet d'un examen périodique sont notamment les suivants :

- .1 taux de pertes de navires et d'accidents, qui permettent d'identifier les tendances sur des périodes déterminées;
- .2 nombre de cas confirmés de navires retenus par rapport au tonnage de la flotte;
- .3 nombre de cas confirmés d'incompétence ou de faute de la part de personnes titulaires d'un brevet, d'un certificat ou d'un visa délivré sous l'autorité de l'État du pavillon;
- .4 réponses aux rapports sur les déficiences ou aux interventions de l'État du port;
- .5 enquêtes sur les accidents graves et très graves et enseignements qui en sont tirés;
- .6 ressources techniques et autres engagées;
- .7 résultats des inspections, visites et contrôles des navires appartenant à la flotte;
- .8 enquêtes sur les accidents du travail;
- .9 nombre d'incidents et d'infractions relevant des règles internationales applicables en matière de prévention de la pollution des mers; et
- .10 nombre de suspensions ou de retraits de certificats, de visas, d'approbations et de documents similaires.

PARTIE 3 – ÉTATS CÔTIERS⁵

Application

45 Les États côtiers ont certains droits et certaines obligations en vertu des divers instruments internationaux. L'exercice de leurs droits en vertu de ces instruments entraîne pour les États côtiers des obligations supplémentaires.

46 Afin de s'acquitter efficacement de ses obligations, l'État côtier devrait :

- .1 mettre en œuvre une stratégie en promulguant une législation nationale et des directives qui facilitent l'application et le contrôle du respect des prescriptions de l'ensemble des conventions et protocoles ayant trait à la sécurité et à la prévention de la pollution auxquels il est Partie; et
- .2 assigner des responsabilités pour l'actualisation et la révision de la stratégie adoptée, selon que de besoin.

47 L'État côtier devrait s'assurer que sa législation, ses directives et ses procédures sont en place aux fins de garantir l'application et la vérification systématiques des droits, obligations et responsabilités qu'il a aux termes des instruments internationaux pertinents auxquels il est Partie.

48 Ces droits, obligations et responsabilités peuvent concerner notamment :

- .1 les services de radiocommunications;
- .2 les services et avertissements météorologiques;
- .3 les services de recherche et de sauvetage;
- .4 les services hydrographiques;
- .5 l'organisation du trafic maritime;
- .6 les systèmes de comptes rendus de navires;
- .7 les services de trafic maritime; et
- .8 les aides à la navigation.

Contrôle de l'application

49 L'État côtier devrait prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir le respect des règles internationales lorsqu'il exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations.

50 L'État côtier devrait envisager, élaborer et mettre en œuvre un programme de contrôle et de suivi approprié qui permette de :

- .1 fournir des données statistiques, afin que des analyses des tendances puissent être faites en vue d'identifier les domaines posant problème;

⁵ Les prescriptions qui figurent dans la présente section s'appliquent dans la mesure où les navires soumis aux instruments obligatoires de l'OMI peuvent avoir accès aux ports du Gouvernement contractant.

- .2 mettre en place des mécanismes en vue d'une intervention rapide en cas d'événement de pollution dans ses eaux; et
- .3 coopérer avec les États du pavillon et/ou les États du port, selon qu'il convient, dans le cadre des enquêtes sur les accidents de mer.

Évaluation et révision

51 L'État côtier devrait évaluer périodiquement sa performance en ce qui concerne l'exercice de ses droits et le respect de ses obligations découlant des instruments internationaux applicables.

PARTIE 4 – ÉTATS DU PORT⁶

Application

52 Les États du port ont certains droits et certaines obligations en vertu des divers instruments internationaux. L'exercice de leurs droits en vertu de ces instruments entraîne pour les États du port des obligations supplémentaires.

53 Les États du port peuvent jouer un rôle essentiel dans la réalisation des objectifs de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement, y compris la prévention de la pollution. Le rôle et les responsabilités de l'État du port en ce qui concerne la sécurité maritime et la protection de l'environnement découlent d'un ensemble de traités internationaux, de conventions et de lois nationales ainsi que, dans certains cas, d'accords bilatéraux et multilatéraux.

54 Afin de s'acquitter efficacement de ses obligations, l'État du port devrait :

- .1 mettre en œuvre une stratégie en promulguant une législation nationale et des directives qui facilitent l'application et le contrôle du respect des prescriptions de l'ensemble des conventions et protocoles ayant trait à la sécurité et à la prévention de la pollution auxquels il est Partie; et
- .2 assigner des responsabilités pour l'actualisation et la révision de toute stratégie adoptée, selon que de besoin.

55 L'État du port devrait s'assurer que sa législation, ses directives et ses procédures sont en place aux fins de garantir l'application et la vérification systématiques des droits, obligations et responsabilités qu'il a aux termes des instruments internationaux pertinents auxquels il est Partie.

56 Ces droits, obligations et responsabilités peuvent concerner notamment :

- .1 la mise en place d'installations de réception appropriées ou de moyens permettant d'accepter tous les flux de déchets réglementés par les instruments de l'Organisation;

⁶ Les prescriptions qui figurent dans la présente section s'appliquent dans la mesure où les navires soumis aux instruments obligatoires de l'OMI peuvent avoir accès aux ports du Gouvernement contractant.

- .2 le contrôle par l'État du port⁷; et
- .3 la tenue d'un registre des fournisseurs de fuel-oils.

Contrôle de l'application

57 Les États du port devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir le respect des règles internationales lorsqu'ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations.

58 Plusieurs instruments maritimes internationaux relatifs à la sécurité et à la prévention de la pollution des mers contiennent des dispositions spécifiques autorisant le contrôle par l'État du port.

59 En outre, un certain nombre de ces instruments obligent les États du port à ne pas faire bénéficier les États non Parties à ces instruments conventionnels d'un traitement plus favorable que les États qui y sont Parties. Autrement dit, les États du port devraient imposer les prescriptions de ces instruments aux États Parties et aux États non Parties.

60 Lorsqu'il exerce son droit de contrôle, l'État du port devrait mettre en place des procédures pour administrer un programme de contrôle par l'État du port conforme à la résolution pertinente adoptée par l'Organisation⁷.

61 Le contrôle par l'État du port devrait être effectué exclusivement par des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port habilités et qualifiés conformément aux procédures pertinentes adoptées par l'Organisation⁷.

62 Les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port et les personnes qui les assistent ne devraient subir aucune pression commerciale, financière ou d'un autre ordre et ne devraient avoir aucun intérêt commercial, ni dans le port d'inspection ou dans les navires inspectés, dans les chantiers de réparation ou dans tout service d'appui du port ou ailleurs, ni ne devraient être employés par des organismes reconnus ou des sociétés de classification ou effectuer un quelconque travail pour leur compte. D'autres procédures devraient être mises en œuvre pour qu'aucune personne ni aucun organisme extérieurs à l'État du port ne puisse influencer les résultats de l'inspection et du contrôle effectués par l'État du port.

Évaluation et révision

63 L'État du port devrait évaluer périodiquement sa performance en ce qui concerne l'exercice de ses droits et le respect de ses obligations découlant des instruments applicables de l'Organisation.

⁷ Se reporter aux Procédures de contrôle des navires par l'État du port, 2011 (résolution A.1052(27)).