

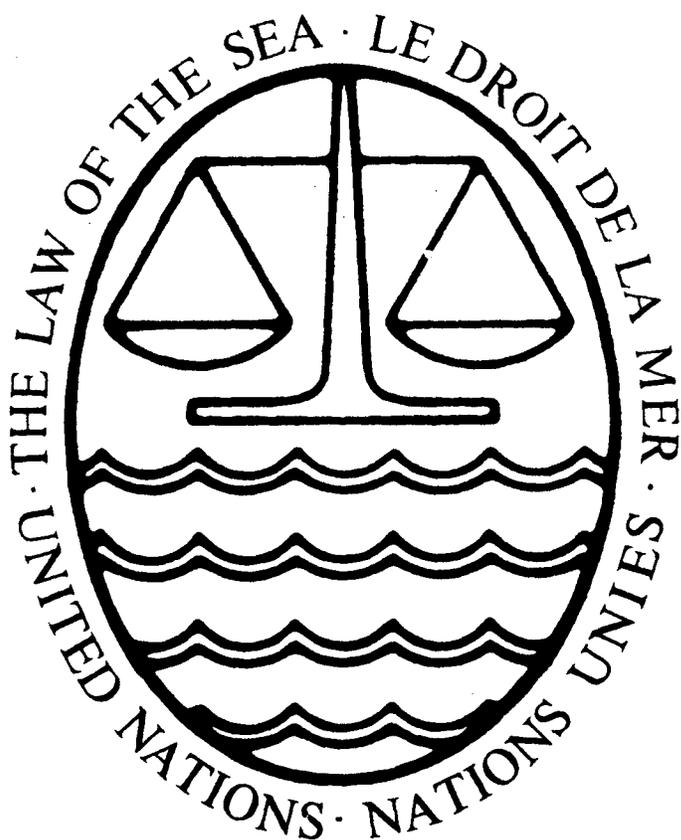
# BULLETIN DU DROIT DE LA MER

---

No. 37

1998

---



DIVISION DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER  
BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES

## AVERTISSEMENT

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

LES INFORMATIONS PUBLIÉES DANS LE PRÉSENT *BULLETIN* PEUVENT ÊTRE REPRODUITES  
EN TOUT OU EN PARTIE, MAIS AVEC INDICATION DE SOURCE

La publication dans le Bulletin d'informations concernant les mesures et décisions adoptées par les États dans le domaine du droit de la mer n'implique, de la part de l'Organisation des Nations Unies, aucune prise de position quant à la validité des mesures et décisions en question.

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
I. CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER . . . . .	1
A. État de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer . . . . .	1
1. Liste chronologique, arrêtée au 31 août 1998, des ratifications, adhésions et déclarations de succession, avec indication des groupes régionaux auxquels appartiennent les États ou entités . . . . .	1
2. Liste alphabétique des États ou entités parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer au 31 août 1998 . . . . .	5
3. Communauté européenne : Déclaration de compétences de la Communauté européenne au regard des matières dont traitent la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 et l'Accord du 28 juillet 1994 relatif à l'application de la Partie XI de cette convention . . . . .	6
B. État de l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention, adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies le 28 juillet 1994 . . . . .	15
1. Liste alphabétique des États ou entités ayant consenti à être liés par l'Accord au 31 août 1998 . . . .	15
2. Tableau récapitulatif de l'état de la Convention et de l'Accord au 31 août 1998 . . . . .	16
C. État de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs, adopté le 4 août 1995 par la Conférence des Nations Unies sur les stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et les stocks de poissons grands migrateurs . . . . .	25
État de l'Accord au 31 août 1998 . . . . .	25
II. INFORMATIONS JURIDIQUES EN RAPPORT AVEC LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER . . . . .	33
A. Texte de lois récentes reçues des gouvernements . . . . .	33
1. Espagne : Liste des coordonnées géographiques des points constituant la délimitation effectuée	

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Page</u>
par l'Espagne de la Zone de protection de la pêche dans la mer Méditerranée, établie par le Décret royal 1315/1997 du 1er août . . . . .	33
2. Nioué : Loi de 1996 sur la mer territoriale et la zone économique exclusive . . . . .	35
3. Panama : Décret-Loi No 7 du 10 février 1998 publié au Journal officiel No 23 484 du mardi 17 février 1998 . . . . .	65
4. Sao Tomé-et-Principe : Loi No 1/98 sur la délimitation de la mer territoriale et de la zone économique exclusive . . . . .	83
B. Traités et déclarations . . . . .	89
Au niveau régional	
1. Déclaration de Belize, adoptée par la troisième Conférence des ministres des pays membres de l'Organisation latino-américaine de développement halieutique à Belize City, le 27 novembre 1997 . . . . .	89
2. Cambodge : Délimitation de frontière maritime dans le golfe de Thaïlande, intéressant deux États voisins du Cambodge, le Royaume de Thaïlande et la République socialiste du Viet Nam, et le Cambodge lui-même . . . . .	103
3. Nouvelle-Zélande : État au 9 mars 1998 de la Convention pour l'interdiction de la pêche au filet maillant dérivant de grande dimension dans le Pacifique Sud . . . . .	104
Protocole II à la Convention pour l'interdiction de la pêche au filet maillant dérivant de grande dimension dans le Pacifique Sud . . . . .	106
III. INFORMATIONS JURIDIQUES PROVENANT D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES . . . . .	107
Organisation maritime internationale . . . . .	107
1. Résolution A.847(20) : Directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI . . . . .	107
2. Résolution A.848(20) : Application du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) . . . . .	121

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Page</u>
3. Résolution A.851(20) : Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins . . . . .	124
4. Résolution A.858(20) : Procédures d'adoption et de modification de dispositifs de séparation du trafic, de mesures d'organisation du trafic autres que des dispositifs de séparation du trafic, y compris la désignation et le remplacement de voies de circulation archipélagiques, et de systèmes de comptes rendus de navires . . . . .	129
5. Résolution A.867(20) : Lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer . . . . .	130
6. Résolution A.868(20) : Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes . . . . .	132
7. Résolution A.869(20) : Directives visant à faciliter la lutte contre un événement de pollution par les hydrocarbures en application de l'article 7 et de l'annexe de la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures . . . . .	146
8. Résolution A.871(20) : Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin . . . . .	149
9. Résolution A.872(20) : 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 . . . . .	159



# I. CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

## A. État de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer<sup>1</sup>

### 1. Liste chronologique, arrêtée au 31 août 1998, des ratifications adhésions et déclarations de succession, avec indication des groupes régionaux auxquels appartiennent les États ou entités

No	Date de ratification/ adhésion/succession	État/entité	Groupe régional
1	10 décembre 1982	Fidji	Asie
2	7 mars 1983	Zambie	Afrique
3	18 mars 1983	Mexique	Amérique latine/Caraïbes
4	21 mars 1983	Jamaïque	Amérique latine/Caraïbes
5	18 avril 1983	Namibie	Afrique
6	7 juin 1983	Ghana	Afrique
7	29 juillet 1983	Bahamas	Amérique latine/Caraïbes
8	13 août 1983	Belize	Amérique latine/Caraïbes
9	26 août 1983	Égypte	Afrique
10	26 mars 1984	Côte d'Ivoire	Afrique
11	8 mai 1984	Philippines	Asie
12	22 mai 1984	Gambie	Afrique
13	15 août 1984	Cuba	Amérique latine/Caraïbes
14	25 octobre 1984	Sénégal	Afrique
15	23 janvier 1985	Soudan	Afrique
16	27 mars 1985	Sainte-Lucie	Amérique latine/Caraïbes
17	16 avril 1985	Togo	Afrique
18	24 avril 1985	Tunisie	Afrique
19	30 mai 1985	Bahreïn	Asie
20	21 juin 1985	Islande	Europe occidentale et autres États
21	16 juillet 1985	Mali	Afrique
22	30 juillet 1985	Iraq	Asie
23	6 septembre 1985	Guinée	Afrique
24	30 septembre 1985	République-Unie de Tanzanie	Afrique
25	19 novembre 1985	Cameroun	Afrique
26	3 février 1986	Indonésie	Asie
27	25 avril 1986	Trinité-et-Tobago	Amérique latine/Caraïbes
28	2 mai 1986	Koweït	Asie
29	5 mai 1986	Yougoslavie	Europe orientale

<sup>1</sup> La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est entrée en vigueur le 16 novembre 1994, conformément à son article 308.

No	Date de ratification/ adhésion/succession	État/entité	Groupe régional
30	14 août 1986	Nigéria	Afrique
31	25 août 1986	Guinée-Bissau	Afrique
32	26 septembre 1986	Paraguay	Amérique latine/Caraïbes
33	21 juillet 1987	Yémen	Asie
34	10 août 1987	Cap-Vert	Afrique
35	3 novembre 1987	Sao Tomé-et-Principe	Afrique
36	12 décembre 1988	Chypre	Asie
37	22 décembre 1988	Brésil	Amérique latine/Caraïbes
38	2 février 1989	Antigua-et-Barbuda	Amérique latine/Caraïbes
39	17 février 1989	République démocratique du Congo	Afrique
40	2 mars 1989	Kenya	Afrique
41	24 juillet 1989	Somalie	Afrique
42	17 août 1989	Oman	Asie
43	2 mai 1990	Botswana	Afrique
44	9 novembre 1990	Ouganda	Afrique
45	5 décembre 1990	Angola	Afrique
46	25 avril 1991	Grenade	Amérique latine/Caraïbes
47	29 avril 1991	Micronésie (États fédérés de) <sup>2</sup>	Asie
48	9 août 1991	Îles Marshall <sup>2</sup>	Asie
49	16 septembre 1991	Seychelles	Afrique
50	8 octobre 1991	Djibouti	Afrique
51	24 octobre 1991	Dominique	Amérique latine/Caraïbes
52	21 septembre 1992	Costa Rica	Amérique latine/Caraïbes
53	10 décembre 1992	Uruguay	Amérique latine/Caraïbes
54	7 janvier 1993	Saint-Kitts-et-Nevis	Amérique latine/Caraïbes
55	24 février 1993	Zimbabwe	Afrique
56	20 mai 1993	Malte	Europe occidentale et autres États
57	1er octobre 1993	Saint-Vincent-et-les Grenadines	Amérique latine/Caraïbes
58	5 octobre 1993	Honduras	Amérique latine/Caraïbes
59	12 octobre 1993	Barbade	Amérique latine/Caraïbes
60	16 novembre 1993	Guyana	Amérique latine/Caraïbes
61	12 janvier 1994	Bosnie-Herzégovine <sup>3</sup>	Europe orientale
62	21 juin 1994	Comores	Afrique
63	19 juillet 1994	Sri Lanka	Asie

<sup>2</sup> Adhésion à la Convention.

<sup>3</sup> Succession.

No	Date de ratification/ adhésion/succession	État/entité	Groupe régional
64	25 juillet 1994	Viet Nam	Asie
65	19 août 1994	Ex-République yougoslave de Macédoine <sup>3</sup>	Europe orientale
66	5 octobre 1994	Australie	Europe occidentale et autres États
67	14 octobre 1994	Allemagne <sup>2</sup>	Europe occidentale et autres États
68	4 novembre 1994	Maurice	Afrique
69	17 novembre 1994	Singapour	Asie
70	12 décembre 1994	Sierra Leone	Afrique
71	5 janvier 1995	Liban	Asie
72	13 janvier 1995	Italie	Europe occidentale et autres États
73	15 février 1995	Îles Cook	Asie
74	5 avril 1995	Croatie <sup>3</sup>	Europe orientale
75	25 avril 1995	Bolivie	Amérique latine/Caraïbes
76	16 juin 1995	Slovénie <sup>3</sup>	Europe orientale
77	29 juin 1995	Inde	Asie
78	14 juillet 1995	Autriche	Europe occidentale et autres États
79	21 juillet 1995	Grèce	Europe occidentale et autres États
80	2 août 1995	Tonga <sup>2</sup>	Asie
81	14 août 1995	Samoa	Asie
82	27 novembre 1995	Jordanie <sup>2</sup>	Asie
83	1er décembre 1995	Argentine	Amérique latine/Caraïbes
84	23 janvier 1996	Nauru	Asie
85	29 janvier 1996	République de Corée	Asie
86	20 mars 1996	Monaco	Europe occidentale et autres États
87	21 mars 1996	Géorgie <sup>2</sup>	Europe orientale
88	11 avril 1996	France	Europe occidentale et autres États
89	24 avril 1996	Arabie saoudite	Asie
90	8 mai 1996	Slovaquie	Europe orientale
91	15 mai 1996	Bulgarie	Europe orientale
92	21 mai 1996	Myanmar	Asie
93	7 juin 1996	Chine	Asie
94	11 juin 1996	Algérie	Afrique
95	20 juin 1996	Japon	Asie
96	21 juin 1996	Irlande	Europe occidentale et autres États

No	Date de ratification/ adhésion/succession	État/entité	Groupe régional
97	21 juin 1996	Finlande	Europe occidentale et autres États
98	21 juin 1996	République tchèque	Europe orientale
99	24 juin 1996	Norvège	Europe occidentale et autres États
100	25 juin 1996	Suède	Europe occidentale et autres États
101	28 juin 1996	Pays-Bas	Europe occidentale et autres États
102	1er juillet 1996	Panama	Amérique latine/Caraïbes
103	17 juillet 1996	Mauritanie	Afrique
104	19 juillet 1996	Nouvelle-Zélande	Europe occidentale et autres États
105	31 juillet 1996	Haïti	Amérique latine/Caraïbes
106	13 août 1996	Mongolie	Asie
107	30 septembre 1996	Palaos	Asie
108	14 octobre 1996	Malaisie	Asie
109	5 novembre 1996	Brunéi Darussalam	Asie
110	17 décembre 1996	Roumanie	Europe orientale
111	14 janvier 1996	Papouasie-Nouvelle-Guinée	Asie
112	15 janvier 1996	Espagne	Europe occidentale et autres États
113	11 février 1996	Guatemala	Amérique latine/Caraïbes
114	26 février 1997	Pakistan	Asie
115	12 mars 1997	Fédération de Russie	Europe orientale
116	13 mars 1997	Mozambique	Afrique
117	23 juin 1997	Îles Salomon	Asie
118	21 juillet 1997	Guinée équatoriale	Afrique
119	25 juillet 1997	Royaume-Uni <sup>2</sup>	Europe occidentale et autres États
120	25 août 1997	Chili	Amérique latine/Caraïbes
121	16 octobre 1997	Bénin	Afrique
122	3 novembre 1997	Portugal	Europe occidentale et autres États
123	23 décembre 1997	Afrique du Sud	Afrique
124	11 mars 1998	Gabon	Afrique
125	1er avril 1998	Communauté européenne	
126	5 juin 1998	République démocratique populaire lao	Asie
127	9 juillet 1998	Suriname	Amérique latine/Caraïbes

127 instruments de ratification/adhésion/succession ont été déposés auprès du Secrétaire général.

**2. Liste alphabétique des États ou entités parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer au 31 août 1998**

Afrique du Sud	Guinée	République de Corée
Algérie	Guinée-Bissau	République démocratique du Congo
Allemagne	Guinée équatoriale	République démocratique populaire lao
Angola	Guyana	République tchèque
Antigua-et-Barbuda	Haïti	République-Unie de Tanzanie
Arabie saoudite	Honduras	Roumanie
Argentine	Îles Cook	Royaume-Uni
Australie	Îles Salomon	Saint-Kitts-et-Nevis
Autriche	Inde	Saint-Vincent-et-les Grenadines
Bahamas	Indonésie	Sainte-Lucie
Bahreïn	Iraq	Samoa
Barbade	Irlande	Sao Tomé-et-Principe
Belize	Islande	Sénégal
Bénin	Italie	Seychelles
Bolivie	Jamaïque	Sierra Leone
Bosnie-Herzégovine	Japon	Singapour
Botswana	Jordanie	Slovaquie
Brésil	Kenya	Slovénie
Brunéi-Darussalam	Koweït	Somalie
Bulgarie	Liban	Soudan
Cameroun	Malaisie	Sri Lanka
Cap-Vert	Mali	Suède
Chili	Malte	Suriname
Chine	Maurice	Togo
Chypre	Mauritanie	Tonga
Communauté européenne	Mexique	Trinité-et-Tobago
Comores	Micronésie (États fédérés de)	Tunisie
Costa Rica	Monaco	Uruguay
Côte d'Ivoire	Mongolie	Viet Nam
Croatie	Mozambique	Yémen
Cuba	Myanmar	Yougoslavie
Djibouti	Namibie	Zambie
Dominique	Nauru	Zimbabwe
Égypte	Nigéria	
Espagne	Norvège	
Ex-République yougoslave de Macédoine	Nouvelle-Zélande	
Fédération de Russie	Oman	
Fidji	Ouganda	
Finlande	Pakistan	
France	Palaos	
Gabon	Panama	
Géorgie	Papouasie-Nouvelle-Guinée	
Ghana	Paraguay	
Grèce	Pays-Bas	
Grenade	Philippines	
Guatemala	Portugal	

### 3. Communauté européenne

#### Déclaration de compétences de la Communauté européenne au regard des matières dont traitent la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 et l'Accord du 28 juillet 1994 relatif à l'application de la Partie XI de la convention

La Communauté européenne présente ses compliments au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et a l'honneur de déposer son instrument de confirmation formelle de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 et de l'Accord du 28 juillet 1994 relatif à l'application de la Partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

En déposant cet instrument, la Communauté a l'honneur de déclarer qu'elle accepte, en ce qui concerne les matières pour lesquelles compétence lui a été transférée par ses États membres parties à la Convention, les droits et obligations prévus pour les États par la Convention et l'Accord. La déclaration de compétences faite en vertu de l'article 5, paragraphe 1, de l'Annexe IX à la Convention est jointe à la présente note.

La Communauté souhaite également déclarer, conformément à l'article 310 de la Convention, qu'elle élève des objections contre toute déclaration ou position excluant ou modifiant l'effet juridique des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en particulier celles qui ont trait aux activités halieutiques. La Communauté ne considère pas que la Convention reconnaisse les droits ou la juridiction des États côtiers en matière d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources halieutiques autres que les espèces sédentaires en dehors de leur zone économique exclusive.

La Communauté se réserve le droit de faire des déclarations ultérieures au sujet de la Convention et de l'Accord et en réponse à des déclarations et prises de position futures.

#### (Déclaration faite en vertu de l'article 5, paragraphe 1, de l'annexe IX de la Convention et de l'article 4, paragraphe 4, de l'Accord)

L'article 5, paragraphe 1, de l'annexe IX de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer stipule que l'instrument de confirmation formelle d'une organisation internationale doit contenir une déclaration spécifiant les matières dont traite la Convention pour lesquelles compétence lui a été transférée par ses États membres parties à la Convention<sup>4</sup>.

L'article 4, paragraphe 4, de l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982<sup>5</sup> prévoit que la confirmation formelle par les organisations internationales est faite conformément à l'annexe IX de la Convention.

---

<sup>4</sup> Conformément à l'article 2 de l'annexe IX, la Communauté a assorti sa signature de la Convention d'une déclaration spécifiant les matières dont traite la Convention pour lesquelles compétence lui a été transférée par ses États membres.

<sup>5</sup> Signé par la Communauté le 29 juillet 1994 et appliqué par celle-ci à titre provisoire à compter du 16 novembre 1994.

Les Communautés européennes ont été instituées par les Traités de Paris (CECA) et de Rome (CEE et CEEA) signés, respectivement, le 18 avril 1951 et le 25 mars 1957. Après ratification par les États signataires, ces traités sont entrés en vigueur le 25 juillet 1952 et le 1er janvier 1958. Ils ont été modifiés par le Traité sur l'Union européenne, signé à Maastricht le 7 février 1992 et entré en vigueur après ratification par les États signataires le 1er novembre 1993 et, en dernier lieu, par le Traité d'adhésion signé à Corfou le 24 juin 1994 et entré en vigueur le 1er janvier 1995<sup>6</sup>.

Sont actuellement membres des Communautés : le Royaume de Belgique, le Royaume de Danemark, la République fédérale d'Allemagne, la République hellénique, le Royaume d'Espagne, la République française, l'Irlande, la République italienne, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas, la République d'Autriche, la République portugaise, la République de Finlande, le Royaume de Suède et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l'Accord relatif à l'application de la partie XI de cette convention s'appliquent, en ce qui concerne les compétences transférées à la Communauté européenne, aux territoires où le traité instituant celle-ci est d'application et dans les conditions prévues par ledit traité, notamment à l'article 227.

La présente déclaration n'est pas applicable à l'égard des territoires des États membres où ledit traité n'est pas d'application, et elle s'entend sans préjudice des actes et positions qui peuvent être adoptés dans le cadre de la Convention et de l'Accord par les États membres concernés pour le compte et dans l'intérêt de ces territoires.

Conformément aux dispositions rappelées ci-dessus, la présente déclaration indique les compétences transférées par les États membres à la Communauté en vertu des traités dans les matières dont traitent la Convention et l'Accord.

L'étendue et l'exercice des compétences communautaires sont, par nature, appelés à un développement continu et la Communauté complétera ou modifiera la présente déclaration, si besoin est, conformément à l'article 5, paragraphe 4, de l'annexe IX de la Convention.

\* \* \* \* \*

---

<sup>6</sup> Le Traité de Paris instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) a été enregistré au Secrétariat des Nations Unies le 15 mars 1957 sous le No 3729; les Traités de Rome instituant la Communauté économique européenne (CEE) et la Communauté européenne de l'énergie atomique (EURATOM) ont été enregistrés, respectivement, le 21 avril et le 24 avril 1958 sous les Nos 4.300 et 4.301. Le Traité sur l'Union européenne a été enregistré le 28 décembre 1993 sous le No 30615. Le Traité d'adhésion du 24 juin 1994 a été publié au Journal officiel No C 241 du 29 août 1994.

La Communauté a dans certaines matières une compétence exclusive tandis que dans d'autres sa compétence est partagée avec ses États membres.

1. Domaines pour lesquels la Communauté a une compétence exclusive :

- En ce qui concerne la conservation et la gestion des ressources de la pêche maritime, la Communauté indique que ses États membres lui ont transféré compétence. Il lui appartient à ce titre, dans ce domaine, d'arrêter les règles et réglementations pertinentes (qui sont appliquées par les États membres) et de contracter, dans les limites de sa compétence, des engagements extérieurs avec les États tiers ou les organisations internationales compétentes. Cette compétence s'applique aux eaux relevant de la juridiction nationale en matière de pêche et à la haute mer. Toutefois, les mesures relatives à l'exercice de la juridiction sur les navires, l'octroi du pavillon, l'enregistrement des navires et l'application des sanctions pénales et administratives relèvent de la compétence des États membres dans le respect du droit communautaire. Le droit communautaire prévoit également des sanctions administratives.
- En vertu de sa politique commerciale et douanière, la Communauté dispose de la compétence au regard des dispositions des parties X et XI de la Convention ainsi que de l'Accord du 28 juillet 1994 relatives aux échanges internationaux.

2. Domaines pour lesquels la Communauté a une compétence partagée avec ses États membres

- En ce qui concerne la pêche, un certain nombre de domaines ne relevant pas directement de la conservation et de la gestion des ressources de la pêche maritime sont de compétence partagée, comme par exemple la recherche, le développement technologique et la coopération au développement.
- En ce qui concerne les dispositions relatives au transport maritime et à la sécurité du trafic maritime et à la prévention de la pollution marine figurant *inter alia* dans les parties II, III, V, VII et XII de la Convention, la Communauté détient une compétence exclusive seulement dans la mesure où ces dispositions de la Convention ou les instruments juridiques adoptés en exécution de celle-ci affectent des règles communautaires existantes. Lorsque des règles communautaires existent, mais ne sont pas affectées, notamment en cas de dispositions communautaires ne fixant que des normes minimales, les États membres ont compétence sans préjudice de celle de la Communauté à agir dans ce domaine. Dans les autres cas, la compétence relève de ces derniers.

Une liste des actes communautaires pertinents figure en appendice. L'étendue de la compétence communautaire découlant desdits textes doit être appréciée par rapport aux dispositions précises de chaque texte et, en particulier, dans la mesure où ces dispositions établissent des règles communes.

- En ce qui concerne les dispositions des parties XIII et XIV de la Convention, la compétence de la Communauté vise surtout la promotion de la coopération en matière de recherche et de développement technologique avec les pays tiers et les organisations internationales. Les activités de la Communauté dans ce domaine complètent celles des États membres. En l'espèce, cette compétence est mise en oeuvre par l'adoption des programmes mentionnés à l'appendice.

3. Incidences possibles des autres politiques communautaires

- Par ailleurs, il y a lieu de souligner que la Communauté met en oeuvre des politiques et activités en matière de contrôle des pratiques économiques inévitables, de marchés publics et de compétitivité industrielle ainsi que dans le domaine de l'aide au développement. Ces politiques peuvent présenter, notamment par référence à certaines dispositions des parties VI et XI de la Convention, un intérêt au regard de la Convention et de l'Accord.

## APPENDICE

### Actes communautaires se rapportant à des sujets dont traitent la Convention et l'Accord

*Dans le secteur de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution marine*

Décision 92/143/CEE du Conseil du 25 février 1992 concernant les systèmes de radio navigation destinés à être utilisés en Europe (JO No L 59 du 4.3.1992, p. 17).

Directive 79/115/CEE du Conseil du 21 décembre 1978 relative au pilotage des navires par des pilotes hauturiers opérant dans la mer du Nord et dans la Manche (JO No L 33 du 8.2.1979, p. 32).

Directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes (JO No L 247 du 5.10.1993, p. 19).

Directive 93/103/CEE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche (treizième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1, de la directive 89/391/CEE) (JO No L 307 du 12.12.1993, p. 1).

Directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (directive sur les sociétés de classification) (JO No L 319 du 12.12.1994, p. 20).

Directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (JO No L 319 du 12.12.1994, p. 28).

Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) (JO No L 157 du 7.7.1995, p. 1).

Directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant les équipements marins (JO No L 46 du 17.2.1997, p. 25).

Règlement (CEE) No 613/91 du Conseil du 4 mars 1991 relatif au changement de registre des navires à l'intérieur de la Communauté (JO No L 68 du 15.3.1991, p. 1) et règlement (CEE) No 2158/93 de la Commission du 28 juillet 1993 concernant l'application des amendements à la Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi qu'à la Convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires aux fins du règlement (CEE) No 613/91 du Conseil (JO No L 194 du 3.8.1993, p. 5).

Règlement (CE) No 2978/94 du Conseil du 21 novembre 1994 concernant la mise en oeuvre de la résolution A.747(18) de l'Organisation maritime internationale relative au jaugeage des citernes à ballast à bord des pétroliers à ballast séparé (JO No L 319 du 12.12.1994, p. 1).

Règlement (CE) No 3051/95 du Conseil du 8 décembre 1995 concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs routiers de passagers (JO No L 320 du 30.12.1995, p. 14).

*Dans le secteur de la protection et de la préservation du milieu marin  
(Partie XII de la Convention)*

Décision 81/971/CEE du Conseil du 3 décembre 1981 instituant un système communautaire d'information pour le contrôle et la réduction de la pollution causée par le déversement d'hydrocarbures en mer (JO No L 355 du 10.12.1981, p. 52).

Décision 86/85/CEE du Conseil du 6 mars 1986 instaurant un système d'information pour le contrôle et la réduction de la pollution causée par le déversement en mer d'hydrocarbures et d'autres substances dangereuses (JO No L 77 du 22.3.1986, p. 33).

Directive 75/439/CEE du Conseil du 16 juin 1975 concernant l'élimination des huiles usagées (JO No L 194 du 25.7.1975, p. 23).

Directive 75/442/CEE du Conseil du 15 juillet 1975 relative aux déchets (JO No L 194 du 25.7.1975, p. 39).

Directive 76/160/CEE du Conseil du 8 décembre 1975 concernant la qualité des eaux de baignade (JO No L 31 du 5.2.1976, p. 1).

Directive 76/464/CEE du Conseil du 4 mai 1976 concernant la pollution causée par certaines substances dangereuses déversées dans le milieu aquatique de la Communauté (JO No L 129 du 18.5.1976, p. 23).

Directive 78/176/CEE du Conseil du 20 février 1978 relative aux déchets provenant de l'industrie du dioxyde de titane (JO No L 54 du 25.2.1978, p. 19).

Directive 79/923/CEE du Conseil du 30 octobre 1979 relative à la qualité requise des eaux conchylicoles (JO No L 281 du 10.11.1979, p. 47).

Directive 80/779/CEE du Conseil du 15 juillet 1980 concernant des valeurs limites et des valeurs guides de qualité atmosphériques pour l'anhydride sulfureux et les particules en suspension (JO No L 229 du 30.8.1980, p. 30).

Directive 82/176/CEE du Conseil du 22 mars 1982 concernant les valeurs limites et les objectifs de qualité pour les rejets de mercure du secteur de l'électrolyse des chlorures alcalins (JO No L 81 du 27.3.1982, p. 29).

Directive 82/501/CEE du Conseil du 24 juin 1982 concernant les risques d'accidents majeurs de certaines activités industrielles (JO No L 230 du 5.8.1982, p. 1).

Directive 82/883/CEE du Conseil du 3 décembre 1982 relative aux modalités de surveillance et de contrôle des milieux concernés par les rejets provenant de l'industrie du dioxyde de titane (JO No L 378 du 31.12.1982, p. 1).

Directive 82/884/CEE du Conseil du 3 décembre 1982 concernant une valeur limite pour le plomb contenu dans l'atmosphère (JO No L 378 du 31.12.1982, p. 15).

Directive 83/513/CEE du Conseil du 26 septembre 1983 concernant les valeurs limites et les objectifs de qualité pour les rejets de cadmium (JO No L 291 du 24.10.1983, p. 1).

Directive 84/156/CEE du Conseil du 8 mars 1984 concernant les valeurs limites et les objectifs de qualité pour les rejets de mercure des secteurs autres que celui de l'électrolyse des chlorures alcalins (JO No L 74 du 17.3.1984, p. 49).

Directive 84/360/CEE du Conseil du 28 juin 1984 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique en provenance des installations industrielles (JO No L 188 du 16.7.1984, p. 20).

Directive 84/491/CEE du Conseil du 9 octobre 1984 concernant les valeurs limites et les objectifs de qualité pour les rejets d'hexachlorocyclohexane (JO No L 274 du 17.10.1984, p. 11).

Directive 85/203/CEE du Conseil du 7 mars 1985 concernant les normes de qualité de l'air pour le dioxyde d'azote (JO No L 87 du 27.3.1985, p. 1).

Directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (JO No L 175 du 5.7.1985, p. 40).

Directive 86/280/CEE du Conseil du 12 juin 1986 concernant les valeurs limites et les objectifs de qualité de certaines substances dangereuses relevant de la liste 1 de l'annexe de la directive 76/464/CEE (JO No L 181 du 4.7.1986, p. 16).

Directive 88/609/CEE du Conseil du 24 novembre 1988 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion (JO No L 336 du 4.12.1988, p. 1).

Directive 89/369/CEE du Conseil du 8 juin 1989 concernant la prévention de la pollution atmosphérique en provenance des installations nouvelles d'incinération des déchets municipaux (JO No L 163 du 14.6.1989, p. 32).

Directive 89/429/CEE du Conseil du 21 juin 1989 concernant la réduction de la pollution atmosphérique en provenance des installations existantes d'incinération des déchets municipaux (JO No L 203 du 15.7.1989, p. 50).

Directive 91/271/CEE du Conseil du 21 mai 1991 relative au traitement des eaux urbaines résiduaires (JO No L 135 du 30.5.1991, p. 40).

Directive 91/676/CEE du Conseil du 12 décembre 1991 concernant la protection des eaux contre la pollution par les nitrates à partir des sources agricoles (JO No L 375 du 31.12.1991, p. 1).

Directive 91/689/CEE du Conseil du 12 décembre 1991 relative aux déchets dangereux (JO No L 377 du 31.12.1991, p. 20).

Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages (JO No L 206 du 22.7.1992, p. 7).

Directive 92/112/CEE du Conseil du 15 décembre 1992 fixant les modalités d'harmonisation des programmes de réduction, en vue de sa suppression, de la pollution provoquée par les déchets de l'industrie du dioxyde de titane (JO No L 409 du 31.12.1992, p. 11).

Directive 94/67/CEE du Conseil du 16 décembre 1994 concernant l'incinération de déchets dangereux (JO No L 365 du 31.12.1994, p. 34).

Règlement (CEE) No 259/93/CEE du Conseil du 1er février 1993 concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne (JO No L 30 du 6.2.1993, p. 1).

*Dans le secteur de la recherche et coopération scientifique et technologique sur le milieu marin*

Programme "Sciences et technologies marines"

Programme "Environnement et Climat"

Coopération avec les pays tiers et les organisations internationales :

programme "Coopération scientifique et technologique avec les pays en développement"

*Conventions auxquelles la Communauté est partie contractante*

Convention pour la prévention de la pollution marine d'origine tellurique, Paris, le 4 juin 1974 (décision 75/437/CEE du Conseil du 3 mars 1975, publiée au JO No L 194 du 25.7.1975, p. 5).

Protocole d'amendement de la Convention pour la prévention de la pollution marine d'origine tellurique, Paris, 26 mars 1986 (décision 87/57/CEE du Conseil du 22.12.1986, publiée au JO No L 24 du 27.1.1987, p. 47).

Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique, Athènes, le 17 mai 1980 (décision 83/101/CEE du Conseil du 28 février 1983, publiée au JO No L 67 du 12.3.1983, p. 1).

Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution ainsi que le Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, Barcelone, le 16 février 1976 (décision 77/585/CEE du Conseil du 25 juillet 1977, publiée au JO No L 240 du 19.9.1977, p. 1).

Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, Barcelone, le 16 février 1976 (décision 81/420/CEE du Conseil du 19 mai 1981, publiée au JO No L 162 du 19.6.1981, p. 4).

Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, Genève, le 13 novembre 1979 (décision 81/462/CEE du Conseil du 11 juin 1981, publiée au JO No L 171 du 27.6.1981, p. 11).

Protocole des 2 et 3 avril 1982 relatif aux aires spécialement protégées de la mer Méditerranée, Genève, le 3 avril 1982 (décision 84/132/CEE du Conseil du 1er mars 1984, publiée au JO No L 68 du 10.3.1984, p. 36).

Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses, Bonn, le 13 septembre 1983 (décision 84/358/CEE du Conseil du 28 juin 1984, publiée au JO No L 188 du 16.7.1984, p. 7).

Accord de coopération pour la protection des côtes et des eaux de l'Atlantique du Nord-Est contre la pollution, Lisbonne, 17 octobre 1990 (décision 93/550/CEE du Conseil du 20 octobre 1993, publiée au JO No L 267 du 28.10.1993, p. 20).

Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, Bâle, le 22 mars 1989 (décision 93/98/CEE du Conseil du 1er février 1993, publiée au JO No L 39 du 16.2.1993, p. 1).

**B. État de l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention, adopté par l'Assemblée générale**  
**le 28 juillet 1994**

**1. Liste des États ou entités ayant consenti à être liés par l'Accord au 31 août 1998**

Afrique du Sud	Guinée	Palaos
Algérie	Guinée équatoriale	Panama
Allemagne	Haïti	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Arabie saoudite	Îles Cook	Paraguay
Argentine	Îles Salomon	Pays-Bas
Australie	Inde	Philippines
Autriche	Irlande	Portugal
Bahamas	Islande	République de Corée
Barbade	Italie	République démocratique populaire lao
Belize	Jamaïque	République tchèque
Bénin	Japon	République-Unie de Tanzanie
Bolivie	Jordanie	Roumanie
Brunéi Darussalam	Kenya	Royaume-Uni
Bulgarie	Liban	Samoa
Chili	Malaisie	Sénégal
Chine	Malte	Seychelles
Chypre	Maurice	Sierra Leone
Communauté européenne	Mauritanie	Singapour
Côte d'Ivoire	Micronésie (États fédérés de)	Slovaquie
Croatie	Monaco	Slovénie
Espagne	Mongolie	Sri Lanka
Ex-République yougoslave de Macédoine	Mozambique	Suède
Fédération de Russie	Myanmar	Suriname
Fidji	Namibie	Togo
Finlande	Nauru	Tonga
France	Nigéria	Trinité-et-Tobago
Gabon	Norvège	Yougoslavie
Géorgie	Nouvelle-Zélande	Zambie
Grèce	Oman	Zimbabwe
Grenade	Ouganda	
Guatemala	Pakistan	

2. Tableau récapitulatif de l'état de la Convention et de l'Accord au 31 août 1998

 DOALOS/OLA NATIONS UNIES	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer		L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention		
	Signature (accompagnée par ♦ / sans une déclaration)		Signature		
État ou entité	⇒	Date de ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (● déclaration)	⇒	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion(a); signature définitive (s); participation(p);	Membre à titre provisoire <sup>1</sup> de l'Autorité internationale des fonds marins jusqu'au
Afghanistan	◇				
Afrique du Sud	◆	● 23 décembre 1997	✓	23 décembre 1997	
Albanie					
Algérie	◆	● 11 juin 1996	✓	11 juin 1996(p) <sup>2</sup>	
Allemagne		● 14 octobre 1994 (a)	✓	14 octobre 1994	
Andorre					
Angola	◆	5 Décembre 1990			
Antigua-et-Barbuda	◇	2 février 1989			
Arabie saoudite	◇	● 24 avril 1996		24 avril 1996(p)2/	
Argentine	◆	● 1er décembre 1995	✓	1er décembre 1995	
Arménie					
Australie	◇	5 octobre 1994	✓	5 octobre 1994	
Autriche	◇	● 14 juillet 1995	✓	14 juillet 1995	
Azerbaïdjan					
Bahamas	◇	29 juillet 1983	✓	28 juillet 1995 <sup>3</sup>	
Bahreïn	◇	30 mai 1985			
Bangladesh	◇				16 novembre 1998 <sup>4</sup>
Barbade	◇	12 octobre 1993	✓	28 juillet 1995 3/	
Bélarus	◆				16 novembre 1998 <sup>5</sup>
Belgique	◆		✓		16 novembre 1998 4/
Bélize	◇	13 août 1983		21 octobre 1994(s)	
Bénin	◇	16 octobre 1997		16 octobre 1997(p)2/	
Bhoutan	◇				
Bolivie	◆	28 avril 1995		28 avril 1995(p)2/	

 <b>DOALOS/OA</b> <b>NATIONS UNIES</b>	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer		L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention		
		Signature (accompagnée par ♦ / sans une déclaration	Signature		
État ou entité	→	Date de ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (● déclaration)	→	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion(a); signature définitive (s); participation(p);	Membre à titre provisoire <sup>1</sup> de l'Autorité internationale des fonds marins jusqu'au
Bosnie-Herzégovine		12 janvier 1994 (s)			
Botswana	◇	2 mai 1990			
Brésil	◆	● 22 décembre 1988	✓		
Bruné Darussalam	◇	5 novembre 1996		5 novembre 1996(p)2/	
Bulgarie	◇	15 mai 1996		15 mai 1996 (a)	
Burkina Faso	◇		✓		
Burundi	◇				
Cambodge	◇				
Cameroun	◇	19 novembre 1985	✓		
Canada	◇		✓		16 novembre 1998 4/
Cap-Vert	◆	● 10 août 1987	✓		
Chili	◆	● 25 août 1997		25 août 1997 (a)	
Chine	◇	● 7 juin 1996	✓	7 juin 1996(p)2/	
Chypre	◇	12 décembre 1988	✓	27 juillet 1995	
Colombie	◇				
<i>Communauté européenne</i>	◆	1er avril 1998(cf)	✓	1er avril 1998(cf)	
Comores	◇	21 juin 1994			
Congo	◇				
Costa Rica	◆	21 septembre 1992			
Côte d'Ivoire	◇	26 mars 1984	✓	28 juillet 1995 3/	
Croatie		● 5 avril 1995 (s)		5 avril 1995 (p)2/	
Cuba	◆	● 15 août 1984			
Danemark	◇		✓		
Djibouti	◇	8 octobre 1991			
Dominique	◇	24 octobre 1991			

 <b>DOALOS/OLA</b> <b>NATIONS UNIES</b>	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer		L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention		
		Signature (accompagnée par ♦ / sans une déclaration)		Signature	
État ou entité	⇒	Date de ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (● déclaration)	⇒	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion(a); signature définitive (s); participation(p);	Membre à titre provisoire <sup>1</sup> de l'Autorité internationale des fonds marins jusqu'au
Égypte	◇	● 26 août 1983	✓		
El Salvador	◇				
Émirats arabes unis	◇				16 novembre 1998 4/
Équateur					
Érythrée					
Espagne	◆	● 15 janvier 1997	✓	15 janvier 1997	
Estonie					
États-Unis d'Amérique			✓		16 novembre 1998 4/
Éthiopie	◇				
Ex-République yougoslave de Macédoine		19 août 1994 (s)		19 août 1994(p)2/	
Fédération de Russie	◆	● 12 mars 1997		12 mars 1997 (a)	
Fidji	◇	10 décembre 1982	✓	28 juillet 1995	
Finlande	◆	● 21 juin 1996	✓	21 juin 1996	
France	◆	● 11 avril 1996	✓	11 avril 1996	
Gabon	◇	11 mars 1998	✓	11 mars 1998(p)2/	
Gambie	◇	22 mai 1984			
Géorgie		21 mars 1996 (a)		21 mars 1996(p)2/	
Ghana	◇	7 juin 1983			
Grèce	◆	● 21 juillet 1995	✓	21 juillet 1995	
Grenade	◇	25 avril 1991	✓	28 juillet 1995 3/	
Guatemala	◇	● 11 février 1997		11 février 1997(p)2/	
Guinée	◆	6 septembre 1985	✓	28 juillet 1995 3/	
Guinée-Bissau	◇	● 25 août 1986			
Guinée équatoriale	◇	21 juillet 1997		21 juillet 1997(p)2/	
Guyana	◇	16 novembre 1993			

 <b>DOALOS/OLA</b> <b>NATIONS UNIES</b>	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer		L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention		
		Signature (accompagnée par ♦ / sans une déclaration	Signature		Membre à titre provisoire <sup>1</sup> de l'Autorité internationale des fonds marins jusqu'au
État ou entité	→	Date de ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (● déclaration)	→	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion(a); signature définitive (s); participation(p);	
Haïti	◇	31 juillet 1996		31 juillet 1996(p)2/	
Honduras	◇	5 octobre 1993			
Hongrie	◇				
Îles Cook <sup>a</sup>	◇	15 février 1995		15 février 1995(a)	
Îles Marshall		9 août 1991 (a)			
Îles Salomon	◇	23 juin 1997		23 juin 1997(p)2/	
Inde	◇	● 29 juin 1995	✓	29 juin 1995	
Indonésie	◇	3 février 1986	✓		
Iran (République islamique d')	◆				
Iraq	◆	30 juillet 1985			
Irlande	◇	● 21 juin 1996	✓	21 juin 1996	
Islande	◇	● 21 juin 1985	✓	28 juillet 1995 3/	
Israël					
Italie	◆	● 13 janvier 1995	✓	13 janvier 1995	
Jamahiriya arabe libyenne	◇				
Jamaïque	◇	21 mars 1983	✓	28 juillet 1995 3/	
Japon	◇	20 juin 1996	✓	20 juin 1996	
Jordanie		27 novembre 1995 (a)		27 novembre 1995(p)2/	
Kazakhstan					
Kenya	◇	2 mars 1989		29 juillet 1994(s)	
Kirghizistan					
Kiribati 6/					
Koweït	◇	● 2 mai 1986			
Lesotho	◇				
Lettonie					

 <b>DOALOS/OLA</b> <b>NATIONS UNIES</b>	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer		L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention		
		Signature (accompagnée par ♦ / sans une déclaration		Signature	
État ou entité	→	Date de ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (● déclaration)	⇒	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion(a); signature définitive (s); participation(p);	Membre à titre provisoire <sup>1</sup> de l'Autorité internationale des fonds marins jusqu'au
Liban	◇	5 janvier 1995		5 janvier 1995(p)2/	
Libéria	◇				
Liechtenstein	◇				
Lituanie					
Luxembourg	◆		✓		
Madagascar	◇				
Malaisie	◇	● 14 octobre 1996	✓	14 octobre 1996(p)2/	
Malawi	◇				
Maldives	◇		✓		
Mali	◆	16 juillet 1985			
Malte	◇	● 20 mai 1993	✓	26 juin 1996	
Maroc	◇		✓		
Maurice	◇	4 novembre 1994		4 novembre 1994(p)2/	
Mauritanie	◇	17 juillet 1996	✓	17 juillet 1996(p)2/	
Mexique	◇	18 mars 1983			
Micronésie (États fédérés de)		29 avril 1991 (a)	✓	6 septembre 1995	
Monaco	◇	20 mars 1996	✓	20 mars 1996 (p)2/	
Mongolie	◇	13 août 1996	✓	13 août 1996(p)2/	
Mozambique	◇	13 mars 1997		13 mars 1997 (a)	
Myanmar	◇	21 mai 1996		21 mai 1996 (a)	
Namibie	◇	18 avril 1983	✓	28 juillet 1995 3/	
Nauru 6/	◇	23 janvier 1996		23 janvier 1996(p)2/	
Népal	◇				16 novembre 1998 4/
Nicaragua	◆				
Niger	◇				

 <b>DOALOS/OLA</b> <b>NATIONS UNIES</b>	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer		L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention		
	Signature (accompagnée par ♦ / sans une déclaration		Signature		Membre à titre provisoire <sup>1</sup> de l'Autorité internationale des fonds marins jusqu'au
État ou entité	→	Date de ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (● déclaration)	→	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion(a); signature définitive (s); participation(p);	
Nigéria	◇	14 août 1986	✓	28 juillet 1995 3/	
Nioue 6/	◇				
Norvège	◇	● 24 juin 1996		24 juin 1996(a)	
Nouvelle-Zélande	◇	19 juillet 1996	✓	19 juillet 1996	
Oman	◆	● 17 août 1989		26 février 1997(a)	
Ouganda	◇	9 novembre 1990	✓	28 juillet 1995 3/	
Ouzbékistan					
Pakistan	◇	● 26 février 1997	✓	26 février 1997(p)2/	
Palaos		30 septembre 1996(a)		30 septembre 1996(p)2/	
Panama	◇	● 1er juillet 1996		1er juillet 1996(p)2/	
Papouasie-Nouvelle-Guinée	◇	14 janvier 1997		14 janvier 1997(p)2/	
Paraguay	◇	26 septembre 1986	✓	10 juillet 1995	
Pays-Bas	◇	● 28 juin 1996	✓	28 juin 1996	
Pérou					
Philippines	◆	● 8 mai 1984	✓	23 juillet 1997	
Pologne	◇		✓		16 novembre 1998 4/
Portugal	◇	● 3 novembre 1997	✓	3 novembre 1997	
Qatar	◆				16 novembre 1998 5/
République arabe syrienne					
République centrafricaine	◇				
République de Corée	◇	29 janvier 1996	✓	29 janvier 1996	
République de Moldova					
République démocratique du Congo	◇	17 février 1989			
République démocratique populaire lao	◇	5 juin 1998	✓	5 juin 1998(p)2/	

 <b>DIALOS/OLA</b> <b>NATIONS UNIES</b>	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer		L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention		
		Signature (accompagnée par ♦ / sans une déclaration		Signature	
État ou entité	→	Date de ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (● déclaration)	→	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion(a); signature définitive (s); participation(p);	Membre à titre provisoire <sup>1</sup> de l'Autorité internationale des fonds marins jusqu'au
République dominicaine	◇				
République populaire démocratique de Corée	◇				
République tchèque	◇	● 21 juin 1996	✓	21 juin 1996	
République-Unie de Tanzanie	◇	● 30 septembre 1985	✓	25 juin 1998	
Roumanie	◆	● 17 décembre 1996		17 décembre 1996(a)	
Royaume-Uni		● 25 juillet 1997 (a)	✓	25 juillet 1997	
Rwanda	◇				
Sainte-Lucie	◇	27 mars 1985			
Saint-Kitts-et-Nevis	◇	7 janvier 1993			
Saint-Marin					
Saint-Siège <sup>6/</sup>					
Saint-Vincent-et-les Grenadines	◇	1er octobre 1993			
Samoa	◇	14 août 1995	✓	14 août 1995(p)2/	
Sao Tomé-et-Principe	◆	3 novembre 1987			
Sénégal	◇	25 octobre 1984	✓	25 juillet 1995	
Seychelles	◇	16 septembre 1991		15 décembre 1994	
Sierra Leone	◇	12 décembre 1984		12 décembre 1994(p)2/	
Singapour	◇	17 novembre 1994		17 novembre 1994(p)2/	
Slovaquie	◇	8 mai 1996		8 mai 1996	
Slovénie		● 18 juin 1995 (s)	✓	16 juin 1995	
Somalie	◇	24 juillet 1989			
Soudan	◆	23 janvier 1985	✓		
Sri Lanka	◇	19 juillet 1994	✓	28 juillet 1995 3/	
Swède	◆	● 25 juin 1996	✓	25 juin 1996	

 <b>DOALOSIOLA</b> <b>NATIONS UNIES</b>	La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer		L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention		
	Signature (accompagnée par ♦ / sans une déclaration		Signature		Membre à titre provisoire' de l'Autorité internationale des fonds marins jusqu'au
État ou entité	→	Date de ratification; confirmation formelle (cf); adhésion (a); succession (s); (● déclaration)	→	Ratification; confirmation formelle (cf); adhésion(a); signature définitive (s); participation(p);	
<i>Suisse</i> 6/	◇		✓		16 novembre 1998 4/
Suriname	◇	9 juillet 1998		9 juillet 1998(p)2/	
Swaziland	◇		✓		
Tadjikistan					
Tché	◇				
Thaïlande	◇				
Togo	◇	16 avril 1985	✓	28 juillet 1995 3/	
<i>Tonga</i> 6/		2 août 1995 (a)		2 août 1995(p)2/	
Trinité-et-Tobago	◇	25 avril 1986	✓	28 juillet 1995 3/	
Tunisie	◇	● 24 avril 1985	✓		
Turkménistan					
Turquie					
<i>Tuvalu</i> 6/	◇				
Ukraine	◆		✓		16 novembre 1998 4/
Uruguay	◆	● 10 décembre 1992	✓		
Vanuatu	◇		✓		
Venezuela					
Viet Nam	◇	● 25 juillet 1994			
Yémen	◆	● 21 juillet 1987			
Yougoslavie	◇	● 5 mai 1986	✓	28 juillet 1995 3/	
Zambie	◇	7 mars 1983	✓	28 juillet 1995 3/	
Zimbabwe	◇	24 février 1983	✓	28 juillet 1995 3/	
<b>Total :</b>		158	79	91	11

## NOTES

<sup>1</sup> L'Accord est entré en vigueur le 28 juillet 1996, conformément à son article 6, paragraphe 1. À la même date, aux termes de son article 7, paragraphe 3, son application à titre provisoire a cessé. Conformément au paragraphe 12 a) de la section 1 de l'annexe à l'Accord, les États et entités visés à l'article 3 qui appliquaient l'Accord à titre provisoire et vis-à-vis desquels il n'était pas en vigueur pouvaient, moyennant une notification au depositaire à cet effet, continuer à participer à l'Autorité en qualité de membres à titre provisoire jusqu'à l'entrée en vigueur de l'Accord à leur égard. Ont procédé à cette notification les États et l'entité ci-après : Afrique du Sud, Bangladesh, Belgique, Cambodge, Canada, Chili, Communauté européenne, Congo, Émirats arabes unis, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Gabon, Luxembourg, Malaisie, Népal, Nouvelle-Zélande, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pologne, République démocratique populaire lao, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suisse, Suriname et Ukraine.

Conformément au paragraphe 12 a), le statut de membre de l'Autorité à titre provisoire prend fin le 16 novembre 1996 ou à la date à laquelle l'Accord et la Convention entrent en vigueur à l'égard du membre concerné si celle-ci est antérieure. En outre, le Conseil de l'Autorité peut, à la demande de l'État ou de l'entité intéressé, proroger son statut de membre à titre provisoire pendant une ou plusieurs périodes ne dépassant pas deux ans au total s'il considère que ledit État ou ladite entité s'est efforcé de bonne foi de devenir partie à l'Accord et à la Convention.

À la reprise de la deuxième session et aux troisième et quatrième sessions de l'Autorité internationale des fonds marins tenues à Kingston (Jamaïque) en août 1996, mars 1997 et mars 1998, respectivement, le Conseil de l'Autorité a approuvé les demandes de prorogation du statut de membre à titre provisoire présentées par les États et l'entité ci-après : Afrique du Sud, Bangladesh, Bélarus, Belgique, Canada, Chili, Communauté européenne, Émirats arabes unis, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Gabon, Îles Salomon, Mozambique, Népal, Pologne, Qatar, République démocratique populaire lao, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suisse et Ukraine (voir documents ISBA/C/9; ISBA/3/C/3; ISBA/3/C/11; et communiqué de presse SEA/1574). Sont devenus ou sont en voie de devenir États parties et par conséquent membres à part entière de l'Autorité les États et l'entité ci-après : Afrique du Sud, Chili, Communauté européenne (1er mai 1998), Fédération de Russie, Gabon (10 avril 1998), Îles Salomon, Mozambique et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

<sup>2</sup> État lié par l'Accord, en vertu de son article 4, paragraphe 1, du fait qu'il a ratifié la Convention, y a adhéré ou y est devenu partie par voie de succession.

<sup>3</sup> État lié par l'Accord moyennant la procédure simplifiée prévue à l'article 5 de l'Accord.

<sup>4</sup> État qui continue à participer à l'Autorité en qualité de membre à titre provisoire après le 16 novembre 1996, suivant la décision du Conseil de l'Autorité et conformément au paragraphe 12 a) de la section 1 de l'annexe à l'Accord (voir note 1).

<sup>5</sup> État n'ayant pas notifié le depositaire conformément au paragraphe 12 a) de la section 1 de l'annexe à l'Accord (voir note 2) mais considéré comme membre de l'Autorité à titre provisoire au-delà du 16 novembre 1996 en vertu de la décision adoptée par le Conseil de l'Autorité le 18 mars 1997.

<sup>6</sup> État non membre de l'Organisation des Nations Unies.

C. État de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs, adopté le 4 août 1995 par la Conférence des Nations Unies sur les stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et les stocks de poissons grands migrateurs

État de l'Accord au 31 août 1998

État ou entité <sup>1</sup>	Signature de l'Accord <sup>2</sup>	Application provisoire à partir de	Ratification <sup>3</sup> ; adhésion a)
Afghanistan			
Afrique du Sud			
Albanie			
Algérie ♦			
Allemagne ♦	28 août 1996		
Andorre			
Angola ♦			
Antigua-et-Barbuda ♦			
Arabie saoudite ♦			
Argentine ♦	4 décembre 1995		
Arménie			
Australie ♦	4 décembre 1995		
Autriche ♦	27 juin 1996		
Azerbaïdjan			
Bahamas ♦			16 janvier 1997(a)
Bahreïn ♦			
Bangladesh	4 décembre 1995		
Barbade ♦			
Bélarus			
Belgique	3 octobre 1996		
Belize ♦	4 décembre 1995		
Bénin			
Bhoutan			
Bolivie ♦			

État ou entité <sup>1</sup>	Signature de l'Accord <sup>2</sup>	Application provisoire à partir de	Ratification <sup>3</sup> ; adhésion a)
Bosnie-Herzégovine ♦			
Botswana ♦			
Brésil ♦	4 décembre 1995		
Brunéi Darussalam ♦			
Bulgarie ♦			
Burkina Faso	15 octobre 1996		
Burundi			
Cambodge			
Cameroun ♦			
Canada	4 décembre 1995		
Cap-Vert ♦			
Chili			
Chine ♦	6 novembre 1996		
Chypre ♦			
Colombie			
<i>Communauté européenne</i>	27 juin 1996		
Comores ♦			
Congo			
Costa Rica ♦			
Côte d'Ivoire ♦	24 janvier 1996		
Croatie ♦			
Cuba ♦			
Danemark	27 juin 1996		
Djibouti ♦			
Dominique ♦			
Égypte ♦	5 décembre 1995		
El Salvador			
Émirats arabes unis			

État ou entité <sup>1</sup>	Signature de l'Accord <sup>2</sup>	Application provisoire à partir de	Ratification <sup>3</sup> ; adhésion a)
Équateur			
Érythrée			
Espagne ♦	3 décembre 1996		
Estonie			
États-Unis d'Amérique	4 décembre 1995		21 août 1996
Éthiopie			
Ex-République yougoslave de Macédoine ♦			
Fédération de Russie ♦	4 décembre 1995		4 août 1997
Fidji ♦	4 décembre 1995		12 décembre 1996
Finlande ♦	27 juin 1996		
France ♦	4 décembre 1996		
Gabon	7 octobre 1996		
Gambie ♦			
Géorgie ♦			
Ghana ♦			
Grèce ♦	27 juin 1996		
Grenade ♦			
Guatemala ♦			
Guinée ♦			
Guinée-Bissau ♦	4 décembre 1995		
Guinée équatoriale			
Guyana ♦			
Haïti ♦			
Honduras ♦			
Hongrie			
Iles Cook <sup>4</sup> ♦			
Îles Marshall ♦	4 décembre 1995		

État ou entité <sup>1</sup>	Signature de l'Accord <sup>2</sup>	Application provisoire à partir de	Ratification <sup>3</sup> ; adhésion a)
Îles Salomon			13 février 1997
Inde ♦			
Indonésie ♦	4 décembre 1995		
Iran (République islamique d')			
Iraq ♦			
Irlande ♦	27 juin 1996		
Islande ♦	4 décembre 1995		14 février 1997
Israël	4 décembre 1995		
Italie ♦	27 juin 1996		
Jamahiriya arabe libyenne			
Jamaïque ♦	4 décembre 1995		
Japon ♦	19 novembre 1996		
Jordanie ♦			
Kazakhstan			
Kenya ♦			
Kirghizstan			
Kiribati <sup>d)</sup>			
Koweït ♦			
Lesotho			
Lettonie			
Liban ♦			
Libéria			
Liechtenstein			
Lituanie			
Luxembourg	27 juin 1996		
Madagascar			
Malaisie ♦			

État ou entité <sup>1</sup>	Signature de l'Accord <sup>2</sup>	Application provisoire à partir de	Ratification <sup>3</sup> ; adhésion a)
Malawi			
Maldives	8 octobre 1996		
Malï ♦			
Malte ♦			
Maroc	4 décembre 1995		
Maurice ♦			25 mars 1997(a)
Mauritanie ♦	21 décembre 1995		
Mexique ♦			
Micronésie (États fédérés de) ♦	4 décembre 1995		23 mai 1997
Monaco ♦			
Mongolie ♦			
Mozambique ♦			
Myanmar ♦			
Namibie ♦	19 avril 1996		
Nauru <sup>4/</sup> ♦			10 janvier 1997(a)
Népal			
Nicaragua			
Niger			
Nigéria ♦			
Nioué <sup>4/</sup>	4 décembre 1995		
Norvège ♦	4 décembre 1995		30 décembre 1996
Nouvelle-Zélande ♦	4 décembre 1995		
Oman ♦			
Ouganda ♦	10 octobre 1996		
Ouzbékistan			
Pakistan ♦	15 février 1996		
Palaos ♦			
Panama ♦			

État ou entité <sup>1</sup>	Signature de l'Accord <sup>2</sup>	Application provisoire à partir de	Ratification <sup>3</sup> ; adhésion a)
Papouasie-Nouvelle-Guinée	4 décembre 1995		
Paraguay ♦			
Pays-Bas ♦	28 juin 1996		
Pérou			
Philippines ♦	30 août 1996		
Pologne			
Portugal	27 juin 1996		
Qatar			
République arabe syrienne			
République centrafricaine			
République de Corée ♦	26 novembre 1996		
République de Moldova			
République démocratique populaire lao			
République dominicaine			
République populaire démocratique de Corée			
République tchèque ♦			
République-Unie de Tanzanie ♦			
Roumanie ♦			
Royaume-Uni	27 juin 1996		
Rwanda			
Sainte-Lucie ♦	12 décembre 1995		9 août 1996
Saint-Kitts-et-Nevis ♦			
Saint-Marin			
Saint-Siège <sup>4</sup>			
Saint-Vincent-et-les Grenadines ♦			
Samoa ♦	4 décembre 1995		25 octobre 1996

État ou entité <sup>1</sup>	Signature de l'Accord <sup>2</sup>	Application provisoire à partir de	Ratification <sup>3</sup> ; adhésion a)
Sao Tomé-et-Principe ♦			
Sénégal ♦	4 décembre 1995		30 janvier 1997
Seychelles ♦	4 décembre 1996		
Sierra Leone ♦			
Singapour ♦			
Slovaquie ♦			
Slovénie ♦			
Somalie ♦			
Soudan ♦			
Sri Lanka ♦	9 octobre 1996		24 octobre 1996
Suède ♦	27 juin 1996		
Suisse <sup>d)</sup>			
Suriname			
Swaziland			
Tadjikistan			
Tchad			
Thaïlande			
Togo ♦			
Tonga <sup>d)</sup> ♦	4 décembre 1995		31 juillet 1996
Trinité-et-Tobago ♦			
Tunisie ♦			
Turkménistan			
Turquie			
Tuvak <sup>d)</sup>			
Ukraine	4 décembre 1995		
Uruguay ♦	16 janvier 1996		
Vanuatu	23 juillet 1996		
Venezuela			

État ou entité <sup>1</sup>	Signature de l'Accord <sup>2</sup>	Application provisoire à partir de	Ratification <sup>3</sup> ; adhésion a)
Viet Nam ♦			
Yémen ♦			
Yougoslavie ♦			
Zaire ♦			
Zambie ♦			
Zimbabwe ♦			
<b>Total :</b>	<b>59</b>		<b>15</b>

#### NOTES

<sup>1</sup> ♦ États ou entités qui sont parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.



États sans littoral.

<sup>2</sup> Conformément à l'article 37 de l'Accord, celui-ci est resté ouvert à la signature de tous les États et autres entités visés aux alinéas c), d), e) et f) du paragraphe 1 de l'article 305 de la Convention au Siège de l'Organisation des Nations Unies du 4 décembre 1995 au 4 décembre 1996 inclus.

<sup>3</sup> Conformément à son article 40, l'Accord entrera en vigueur 30 jours après la date de dépôt du trentième instrument de ratification ou d'adhésion.

<sup>4</sup> État non membre de l'Organisation des Nations Unies.

II. INFORMATIONS JURIDIQUES EN RAPPORT AVEC LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

A. Texte de lois récentes reçues des gouvernements

1. Espagne

Liste des coordonnées géographiques des points constituant la délimitation effectuée par l'Espagne de la Zone de protection de la pêche dans la mer Méditerranée, établie par le Décret royal 1315/1997 du 1er août<sup>1</sup>

La Mission permanente de l'Espagne auprès de l'Organisation des Nations Unies présente ses compliments à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Secrétariat de l'Organisation et a l'honneur de déposer la liste des coordonnées géographiques des points constituant la délimitation effectuée par l'Espagne de la Zone de protection de la pêche dans la mer Méditerranée, établie par le Décret royal 1315/1997 du 1er août.

Cette liste est déposée en exécution des dispositions du paragraphe 2 de l'article 75 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Tous les points indiqués dans ladite liste se réfèrent au système géodésique de Postdam.

Liste des coordonnées

<u>Point No</u>	<u>Latitude</u>	<u>Longitude</u>
1.	42° 26' 18" Nord	003° 10' 58" Est
2.	42° 44' 95" Nord	003° 51' 65" Est
3.	42° 43' 25" Nord	004° 08' 45" Est
4.	42° 40' 95" Nord	004° 11' 90" Est
5.	42° 27' 00" Nord	004° 32' 90" Est
6.	41° 56' 50" Nord	004° 58' 75" Est
7.	41° 53' 00" Nord	005° 00' 60" Est
8.	41° 53' 00" Nord	005° 14' 65" Est
9.	41° 34' 75" Nord	005° 19' 75" Est
10.	41° 29' 50" Nord	005° 53' 00" Est
11.	41° 15' 50" Nord	005° 56' 60" Est
12.	41° 09' 30" Nord	005° 57' 60" Est
13.	41° 06' 50" Nord	006° 07' 80" Est
14.	40° 35' 70" Nord	006° 08' 90" Est
15.	40° 31' 70" Nord	006° 10' 10" Est
16.	40° 27' 30" Nord	006° 11' 90" Est
17.	40° 21' 50" Nord	006° 18' 00" Est
18.	40° 01' 70" Nord	006° 18' 00" Est
19.	39° 37' 50" Nord	006° 18' 00" Est
20.	39° 20' 80" Nord	006° 13' 00" Est
	38° 55' 00" Nord	006° 05' 80" Est

<sup>1</sup> Communiqué par la Mission permanente de l'Espagne auprès de l'Organisation des Nations Unies dans une note verbale datée du 10 septembre 1998. Pour le texte du Décret royal No 1315/1997, voir le Bulletin No 36, p. 49.

<u>Point No</u>	<u>Latitude</u>	<u>Longitude</u>
21.	38° 47' 50" Nord	006° 03' 20" Est
22.	38° 41' 15" Nord	005° 49' 70" Est
23.	38° 26' 70" Nord	005° 18' 00" Est
24.	38° 23' 05" Nord	004° 43' 80" Est
25.	38° 22' 75" Nord	004° 34' 15" Est
26.	38° 19' 80" Nord	004° 24' 65" Est
27.	38° 17' 75" Nord	004° 20' 25" Est
28.	38° 15' 15" Nord	004° 13' 90" Est
29.	38° 13' 15" Nord	004° 08' 05" Est
30.	38° 01' 35" Nord	003° 14' 40" Est
31.	37° 59' 50" Nord	003° 14' 40" Est
32.	37° 58' 90" Nord	003° 08' 50" Est
33.	37° 58' 65" Nord	002° 54' 70" Est
34.	37° 58' 65" Nord	002° 46' 05" Est
35.	37° 55' 00" Nord	002° 37' 95" Est
36.	37° 42' 95" Nord	002° 10' 70" Est
37.	37° 38' 25" Nord	001° 52' 15" Est
38.	37° 36' 50" Nord	001° 37' 80" Est
39.	37° 36' 25" Nord	001° 32' 00" Est
40.	37° 36' 05" Nord	001° 29' 40" Est
41.	37° 36' 20" Nord	000° 47' 10" Est
42.	37° 25' 80" Nord	000° 36' 00" Est
43.	37° 10' 40" Nord	000° 17' 55" Est
44.	36° 59' 90" Nord	000° 00' 25" Est
45.	36° 50' 05" Nord	000° 19' 60" Ouest
46.	36° 48' 85" Nord	000° 22' 50" Ouest
47.	36° 46' 10" Nord	000° 28' 45" Ouest
48.	36° 44' 50" Nord	000° 37' 40" Ouest
49.	36° 43' 25" Nord	000° 43' 15" Ouest
50.	36° 41' 75" Nord	000° 52' 00" Ouest
51.	36° 34' 95" Nord	000° 59' 70" Ouest
52.	36° 33' 65" Nord	001° 02' 25" Ouest
53.	36° 28' 20" Nord	001° 11' 90" Ouest
54.	36° 26' 55" Nord	001° 15' 65" Ouest
55.	36° 23' 25" Nord	001° 22' 00" Ouest
56.	36° 17' 15" Nord	001° 32' 50" Ouest
57.	36° 05' 30" Nord	001° 50' 90" Ouest
58.	35° 57' 40" Nord	002° 02' 80" Ouest
59.	35° 56' 40" Nord	002° 04' 10" Ouest
60.	35° 53' 80" Nord	002° 05' 65" Ouest
61.	35° 54' 50" Nord	002° 12' 00" Ouest
62.	36° 43' 35" Nord	002° 09' 95" Ouest

## 2. Nioué

### Loi de 1996 sur la mer territoriale et la zone économique exclusive

LOI concernant, entre autres questions, la mer territoriale de Nioué, sa zone économique exclusive adjacente à la mer territoriale et la définition, dans l'exercice des droits souverains de Nioué, des conditions d'exploration et d'exploitation et de conservation et de gestion des ressources de la zone.

LES DISPOSITIONS CI-APRÈS sont promulguées par l'Assemblée de Nioué en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés.

#### 1. Titre abrégé et entrée en vigueur

- i) La présente Loi peut être citée sous le titre de "Loi de 1996 sur la mer territoriale et la zone économique exclusive";
- ii) La présente Loi entrera en vigueur le 7 avril 1997.

#### 2. Interprétation

Dans la présente Loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente :

Par "accord d'accès" on entend un accord conclu sur la base de la section 22 et tout autre accord ou arrangement conclu en vertu d'un tel accord;

Par "activité connexe" on entend toute activité visant à faciliter ou à préparer des opérations de pêche, y compris le fait d'accomplir, de tenter ou de préparer, ou de charger un tiers de tenter ou de préparer, l'une des opérations suivantes :

- a) Transborder du poisson;
- b) Entreposer, traiter ou transporter du poisson à quelque moment que ce soit avant son débarquement à terre;
- c) Ravitailler en carburant ou avitailler un bâtiment de pêche;
- d) Se livrer à des activités visant à faciliter des opérations de pêche.

Par "agent autorisé" on entend l'une des personnes suivantes :

- a) Le directeur;
- b) Un inspecteur des pêches;
- c) Un fonctionnaire de police;
- d) Un agent de surveillance;

e) Une personne désignée conformément à la section 38; ou

f) Une personne ou une entité visée à la section 24.

Par "appareil d'observation" on entend tout appareil ou engin fixé sur un bâtiment de pêche conformément à la présente Loi ou un accord d'accès qui transmet (seul ou en combinaison avec d'autres appareils installés ailleurs) des renseignements et données sur le secteur d'opération du bâtiment;

Par "bâtiment de pêche" on entend tout navire, aéronef, naviplane, submersible ou autre véhicule, quelle qu'en soit la taille, qui peut être utilisé pour la pêche, à l'exclusion toutefois des navires d'une longueur hors tout égale ou inférieure à 5 mètres;

Par "Cabinet" on entend le Cabinet des ministres de Nioué établi par l'article 2 de la Loi de 1974 promulguant la Constitution de Nioué;

Par "capitaine" on entend, s'agissant d'un bâtiment de pêche, la personne qui, au moment considéré, a ou paraît avoir le commandement ou la responsabilité du bâtiment;

Par "Directeur" on entend le Directeur de l'agriculture, des forêts et des pêches;

Par "engin de pêche" on entend tout équipement, attirail ou autre matériel qui peut servir à pêcher, y compris filet de pêche, corde, ligne, flotteur, nasse, hameçon, treuil, bâtiment ou navire de pêche;

Par "espèces de poisson protégées" on entend les espèces de poisson que le Gouvernement de Nioué considère comme des espèces à protéger dans la zone correspondant à la mer territoriale et à la Zone économique exclusive de Nioué, telles que :

- i) Cétacés; toutes les espèces de baleines identifiées comme appartenant aux trois groupes suivants : baleine franche, baleine grise et rorqual;
- ii) Cétacés; toutes les espèces de baleines identifiées comme appartenant aux cinq groupes suivants : cachalot, baleine à bec, baleine belouga, narval et dauphin et marsouin;
- iii) Toutes les espèces marines de l'ordre des chélonidés, qui englobent toutes les espèces de tortues;
- iv) Myliobatidés; raies, toutes espèces; et
- v) Lamnibranches; requins, toutes espèces; en cas de capture, l'animal sera remis à l'eau indemne sur le lieu de sa capture;

Par "établissement de traitement du poisson" on entend toute installation (autre qu'un navire de pêche autorisé) où le poisson est mis en conserve, séché, éviscéré, salé, mis dans la glace, réfrigéré, congelé ou soumis à n'importe quel traitement en vue de sa vente à Nioué ou ailleurs;

Par "exploitant" on entend, s'agissant d'un bâtiment de pêche, tout groupe de personnes, constitué en société ou non, qui exploite le bâtiment et tout propriétaire, affrèteur, capitaine, concessionnaire ou sous-concessionnaire qui exerce un contrôle sur l'une quelconque des activités de pêche du bâtiment;

Par "filet maillant dérivant" on entend un manet ou autre type de filet d'une longueur de plus de 2,5 km conçu pour capturer, immobiliser ou retenir le poisson;

Par "grands migrateurs" on entend les espèces qui, au cours de leur cycle biologique, se déplacent sur de grandes distances dans l'océan;

Par "Haute Cour" on entend la Haute Cour de Nioué visée à l'article 37 de la Loi de 1974 promulguant la Constitution de Nioué;

Par "inspecteur des pêches" on entend un inspecteur des pêches nommé par la Commission de la fonction publique de Nioué et relevant du Directeur;

Par "Journal officiel" on entend toute publication périodique imprimée et diffusée à Nioué telle que le "Niue Star";

Par "laisse de basse mer" on entend ce qui est indiqué à la section 8 1) de la présente Loi;

Par "ligne médiane" entre Nioué et un autre pays, on entend une ligne dont tous les points sont équidistants des points les plus proches de la ligne de base servant à mesurer la largeur de la mer territoriale de Nioué et de la ligne de base correspondante dudit autre pays;

Par "littoral" on entend la bande de terre située entre la laisse de haute mer à la moyenne des grandes marées de printemps et la laisse de basse mer à la moyenne des marées basses de printemps;

Par "mer territoriale" on entend la zone maritime définie à l'article 4 de la présente Loi;

Par "mille marin" on entend le mille marin international;

Par "Ministre" on entend le Ministre de l'agriculture, des forêts et des pêches;

Par "navire" on entend tout bateau, vaisseau ou autre embarcation;

Par "Niouéen" on entend :

- a) Toute personne appartenant à la race aborigène, y compris tout descendant d'un Niouéen;
- b) Toute personne ayant le statut de résident permanent au sens de la Loi de 1985 sur l'admission, la résidence et la sortie et les règlements et amendements y relatifs;

Par "observateur" on entend toute personne autorisée à agir en qualité d'observateur sur la base de la section 38, y compris toute personne à

laquelle un accord d'accès confère l'une quelconque ou la totalité des fonctions, prérogatives ou obligations d'un observateur;

Par "officier de contrôle" on entend tout officier d'un navire ou aéronef affecté à la mise en oeuvre de la présente Loi, que l'officier soit ou non ressortissant de Nioué et que le navire ou l'aéronef soit ou non enregistré à Nioué;

Par "pêche" on entend le fait :

- a) De rechercher, de prendre, de capturer ou de recueillir du poisson;
- b) De tenter de rechercher, de prendre, de capturer ou de recueillir du poisson;
- c) De se livrer à une activité dont il est raisonnable de penser qu'elle permettra de localiser, de prendre, de capturer ou de recueillir du poisson;
- d) D'installer, de rechercher ou de récupérer tout engin destiné à attirer le poisson ou matériel apparenté, y compris les radiophares;
- e) De traiter du poisson dans les eaux de pêche;
- f) De transborder du poisson dans les eaux de pêche;
- g) De se livrer en mer à toute opération visant à faciliter ou à préparer l'une des activités visées dans le présent paragraphe;
- h) D'utiliser un bâtiment de pêche aux fins de l'une quelconque des activités visées dans la présente définition;
- i) De se livrer à une activité connexe; ou
- j) D'utiliser un véhicule, navire ou aéronef aux fins d'une des activités visées dans le présent paragraphe, sauf pour une opération d'urgence où sont en jeu la santé ou la sécurité des membres de l'équipage ou la sécurité du navire;

Par "pêche au filet maillant dérivant" on entend la pêche pratiquée avec un filet maillant dérivant;

Par "pêche commerciale" on entend la capture de poisson destiné à la vente;

Par "pêcherie" on entend un ou plusieurs stock(s) de poisson ou une opération de pêche s'y rapportant qu'il est possible de considérer comme une unité aux fins de la conservation et de la gestion;

Par "pêcherie désignée" on entend toute pêcherie désignée conformément à la section 12;

Par "poisson" on entend tout animal ou végétal aquatique, appartenant ou non à l'espèce des poissons, y compris les huîtres ou autres mollusques,

crustacés (uga), coraux, éponges, holothures ou bèches-de-mer ou autres échinodermes, tortues et mammifères marins (oeufs, fraie, alevins et juvéniles compris);

Par "prescrit" on entend ce qui est prescrit par des règlements pris en vertu de la présente Loi;

Par "propriétaire" on entend, s'agissant d'un bâtiment de pêche, toute personne ou tout groupe de personnes, constitué en société ou non, à qui le bâtiment appartient et tout affrèteur, sous-affrèteur, concessionnaire ou sous-concessionnaire;

Par "Registre régional" on entend le Registre régional des bâtiments de pêche étrangers tenu par le Commissariat aux pêches du Forum du Pacifique Sud à Honiara, îles Salomon;

Par "société" on entend toute société résidente au regard de la Constitution de Nioué;

Par "surintendant de police" on entend le directeur des services de police de Nioué,

Par "traitement du poisson" on entend la production par n'importe quelle méthode d'une substance ou d'un article à base de poisson, y compris le fait de découper, démembrer, nettoyer, trier, fileter, congeler, mettre en boîte, saler et conserver du poisson;

Par "transbordement" on entend le fait de transborder du poisson ou des produits à base de poisson d'un bâtiment de pêche à un autre;

Par "tribunal" on entend tout tribunal compétent;

Par "zone économique exclusive" et "zone" on entend la zone économique exclusive de Nioué telle qu'elle est définie à la section 10 de la présente Loi;

Par "zones de pêche" on entend :

- a) Les eaux intérieures de Nioué (lagons compris);
- b) La mer territoriale de Nioué; et
- c) La zone économique exclusive.

2) La présente Loi sera appliquée sous le contrôle et la direction du Cabinet qui pourra déléguer à titre général ou sur une base ad hoc l'ensemble ou l'un quelconque des pouvoirs qui lui sont conférés par la présente Loi.

### 3. Mention de sommes d'argent

1) Toute mention dans la présente Loi ou les Règlements d'une amende ou redevance d'un montant déterminé, ainsi que de toute autre somme d'argent déterminée doit s'interpréter comme visant une somme exprimée dans la monnaie des États-Unis d'Amérique.

2) Toute mention dans la présente Loi ou les Règlements d'une amende ou redevance d'un montant indéterminé doit s'interpréter comme emportant autorisation pour la personne ou l'organisme habilité à en fixer le montant à exprimer ce montant dans la monnaie des États-Unis d'Amérique.

## PARTIE I

### MER TERRITORIALE

#### 4. Mer territoriale

La mer territoriale de Nioué comprend les zones maritimes comprises entre la ligne de base décrite à la section 6 de la présente Loi et une ligne dont tout point est à une distance de 12 milles marins du point le plus proche de la ligne de base.

#### 5. Eaux intérieures

Font partie des eaux intérieures de Nioué les eaux situées en deçà de la ligne de base de la mer territoriale.

#### 6. Ligne de base servant à mesurer la largeur de la mer territoriale

La ligne de base servant à mesurer la largeur de la mer territoriale de Nioué est la laisse de basse mer le long de la côte de Nioué ou, lorsque la côte est bordée d'un récif de corail, la laisse de basse mer sur le récif de corail, côté large.

#### 7. Souveraineté de la Couronne sur le littoral, le lit des eaux intérieures et la mer territoriale

1. Le lit des eaux intérieures de Nioué et son sous-sol sont réputés relever et avoir toujours relevé de la souveraineté de la Couronne.
2. Le littoral de Nioué et une bande de 10 mètres en deçà du littoral, ainsi que le lit de la mer territoriale et son sous-sol, sont réputés relever et avoir toujours relevé de la souveraineté de la Couronne.

#### 8. Cartes officielles

1. Aux fins de la présente Loi, la laisse de basse mer dans une zone déterminée est la laisse de basse mer à la moyenne des marées basses de printemps indiquée sur la carte à la plus grande échelle établie à ce jour par l'Amirauté britannique du secteur considéré.
2. Aux fins de toute procédure judiciaire, un certificat signé par un officier des forces navales néo-zélandaises à ce autorisé par le Ministre ou Ministre adjoint de la défense attestant qu'une carte particulière d'une zone déterminée satisfait au critère défini au paragraphe 1 est un élément de preuve admissible en ce qui concerne les questions visées dans le certificat.

#### 9. Installations portuaires permanentes

Aux fins de la présente Loi, les installations permanentes faisant partie intégrante d'un système portuaire sont considérées comme faisant partie de la côte de Nioué.

## PARTIE II

### ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE DE NIOUÉ

#### 10. Zone économique exclusive

1. La zone économique exclusive de Nioué comprend les zones de mer, y compris les fonds marins et leur sous-sol, qui s'étendent au-delà de la mer territoriale de Nioué et sont adjacentes à celle-ci et dont la limite extérieure est une ligne tracée côté large à partir de la ligne de base décrite à la section 6, dont tous les points sont distants de 200 milles marins du point le plus proche de la ligne de base.

2. Nonobstant le paragraphe 1 de la présente section, si une partie quelconque de la ligne médiane entre Nioué et un autre pays est à moins de 200 milles marins du point le plus proche de la ligne de base de la mer territoriale de Nioué, cette partie de la ligne médiane marquera la limite extérieure de la zone.

## PARTIE III

### APPLICATION

#### 11. Application

1. La présente Loi s'applique à toute personne, tout bâtiment de pêche et tout navire pêchant dans les zones de pêche.

2. Aucun bâtiment de pêche ne sera utilisé pour la pêche commerciale sans un permis délivré conformément à la section 28 de la présente Loi.

## PARTIE IV

### GESTION ET DÉVELOPPEMENT DES PÊCHERIES

#### 12. Pêcheries désignées

Si le Cabinet juge qu'il est conforme à l'intérêt national d'assurer la conservation effective ou l'exploitation efficiente d'une pêcherie, il peut, par voie d'avis publié au Journal officiel, lui conférer le statut de pêcherie désignée.

#### 13. Plans de gestion et de développement

1. Le Directeur peut charger un inspecteur des pêches d'élaborer et de mettre en oeuvre un plan de gestion et de développement concernant une pêcherie désignée.

2. Le plan de gestion et de développement devra :

- a) Identifier la pêcherie à laquelle il se rapporte;
- b) Énoncer les objectifs que le plan doit permettre d'atteindre;
- c) Spécifier les mesures de gestion à adopter pour atteindre ces objectifs;

- d) Indiquer de quelle protection doit bénéficier le site de la pêcherie;
- e) Préciser les limites dans lesquelles la pêcherie peut être exploitée;
- f) Préciser les conditions auxquelles seront délivrés les permis éventuellement requis de toute personne désirant exercer une activité dans les limites d'une pêcherie;
- g) Indiquer de quelles mesures de protection – réglementation de la gestion, protection du site, fixation de limites d'exploitation ou application d'un régime de permis – bénéficiera toute autre pêcherie désignée afin :
  - i) D'assurer la conservation de la pêcherie conformément au plan de gestion et de développement; ou
  - ii) D'assurer la réalisation des objectifs énoncés dans le plan de gestion et de développement; et
- h) Identifier les nouvelles "espèces de poisson protégées".

#### 14. Modification du plan de gestion et de développement

1. Si le Directeur pense qu'un plan de gestion et de développement doit être modifié pour assurer la conservation effective ou l'exploitation efficiente de la pêcherie à laquelle il se rapporte, il peut en proposer par écrit la modification pour approbation par le Cabinet.
2. Une modification prend effet au moment de son approbation par le Cabinet ou à tel autre moment spécifié par le Cabinet.

#### 15. Exemptions

1. Le Cabinet peut, sur demande présentée par une personne ou un groupe de personnes, ou au nom d'une personne ou d'un groupe de personnes, déclarer qu'un plan de gestion et de développement ou telle ou telle partie d'un tel plan ne s'applique pas à la personne ou au groupe de personnes en cause.
2. Le Cabinet peut, le cas échéant, assortir la déclaration des conditions qui lui paraissent nécessaires pour assurer la conservation effective ou l'exploitation efficiente de la pêcherie à laquelle se rapporte le plan de gestion et de développement.

#### 16. Arrêt du plan de gestion et de développement

Si le Cabinet constate que les objectifs énoncés dans un plan de gestion et de développement ont été atteints, il peut mettre fin au plan de gestion et de développement par voie d'avis publié au Journal officiel.

#### 17. Infractions

1. La violation ou la méconnaissance par une personne à laquelle s'applique le plan de gestion et de développement d'une disposition de ce plan est punie d'une amende d'un montant maximum de 100 000 dollars.

2. La violation ou la méconnaissance par une personne à laquelle s'applique le plan de gestion et de développement ou une partie de ce plan d'une instruction émanant d'un responsable autorisé qui est conforme audit plan est punie d'une amende d'un montant maximum de 100 000 dollars.

3. Aux fins de la présente section, le terme "personne" vise tout Niouéen et tout personne résident de Nioué.

## PARTIE V

### PÊCHE NON AUTORISÉE ET MÉTHODES DE PÊCHE INTERDITES

#### 18. Interdiction de pêcher sans permis

1. Quiconque pratique la pêche commerciale dans les zones de pêche sans permis, autorisation ou autre titre prévu par les dispositions ou sur la base de la présente Loi ou des Règlements encourt une amende d'un montant maximum de 100 000 dollars, en sus de laquelle le Tribunal peut ordonner la confiscation des engins de pêche.

2. Un bâtiment de pêche :

- a) Ne fera rien dans les zones de pêche qui ne soit autorisé ou permis par le droit international;
- b) Ne sera pas utilisé pour pêcher dans les zones de pêche sans permis, autorisation ou autre titre prévu par les dispositions ou sur la base de la présente Loi ou des Règlements.

3. Un bâtiment de pêche n'aura à son bord, lorsqu'il se trouve dans un secteur quelconque d'une zone de pêche, aucun engin de pêche rangé de manière à être facilement accessible pour pouvoir servir à la pêche dans ce secteur, sauf si un permis en autorise l'utilisation dans ce secteur pour la pêche ou à toute autre fin autorisée ou admise par les dispositions ou sur la base de la présente Loi ou des Règlements.

4. En cas de contravention aux dispositions des paragraphes 2 et 3 de la présente section, le propriétaire, l'affréteur ou le capitaine du bâtiment de pêche sont coupables d'une infraction et passibles d'une amende d'un montant maximum de 100 000 dollars, en sus de laquelle le tribunal peut ordonner la confiscation des engins de pêche.

#### 19. Méthodes de pêche interdites

1. Il est interdit :

- a) D'avoir en sa possession ou à sa disposition un filet maillant dérivant;
- b) De pratiquer la pêche au filet maillant dérivant dans les zones de pêche;
- c) D'utiliser des explosifs, poisons ou autres substances toxiques pour tuer, paralyser, incapaciter ou capturer du poisson dans les zones de pêche; ou

- d) De ramener à terre, vendre, céder, recevoir ou avoir en sa possession du poisson capturé en violation des alinéas b) et c) du présent paragraphe,

sous peine d'une amende d'un montant maximum de 10 000 dollars.

2. S'il est contrevenu aux dispositions du paragraphe 1 à bord ou au moyen d'un navire, le propriétaire ou l'affrètement et le capitaine du navire sont coupables d'une infraction et passibles chacun d'une amende d'un montant maximum de 250 000 dollars, en sus de laquelle le tribunal peut ordonner la confiscation des engins de pêche.

## 20. Filets maillants dérivants et autre matériel à bord des navires

1. Si un filet maillant dérivant est découvert à bord d'un navire, il sera présumé, aux fins des poursuites prévues à la section 19 de la présente Loi :

- a) Que le filet maillant dérivant est la propriété et relève du contrôle du propriétaire ou de l'affrètement et du capitaine du navire;
- b) Que le navire a été utilisé pour pêcher au filet maillant dérivant dans les zones de pêche; et
- c) Que le poisson se trouvant à bord a été pêché au filet maillant dérivant dans les zones de pêche.

2. Tous explosifs, poisons ou autres substances toxiques qui pourraient être découverts à bord d'un navire utilisé principalement pour la pêche seront, jusqu'à preuve du contraire, présumés destinés à être utilisés en violation des dispositions de l'alinéa c) du paragraphe 1 de la section 19 de la présente Loi.

## 21. Procès-verbal

Aux fins des mesures faisant suite à une infraction du type visé à la section 19 de la présente Loi, valeur probante sera reconnue au procès-verbal, signé par un agent autorisé, indiquant pourquoi et comment un poisson a été tué ou blessé ou dans quelles circonstances l'infraction alléguée a été commise.

## PARTIE VI

### ACCORDS D'ACCÈS

## 22. Accords d'accès

1. Le Ministre peut, avec l'approbation du Cabinet, conclure au nom du Gouvernement de Nioué, des accords d'accès bilatéraux ou multilatéraux avec les gouvernements d'un ou de plusieurs pays.

2. Un accord d'accès peut disposer que les navires dont l'État intéressé ou ses ressortissants sont propriétaires ou ont le contrôle seront autorisés :

- a) À recevoir un permis les autorisant à pêcher dans les zones de pêche et à y accéder à cette fin; et
- b) À se livrer à toute autre activité connexe.

3. Le Ministre peut, lorsqu'il conclut de tels accords d'accès, accorder un traitement préférentiel aux navires dont des pays membres du Commissariat aux pêcheries du Forum du Pacifique Sud sont propriétaires ou ont le contrôle.

4. Tout accord d'accès doit :

- a) Fixer les contingents de prise à un niveau compatible avec la conservation et la gestion rationnelles des ressources halieutiques;
- b) Être, le cas échéant, conforme au plan de gestion de développement pertinent;
- c) Assurer convenablement la protection des activités halieutiques des ressortissants de Nioué;
- d) Exiger des autres parties à l'accord qu'ils prennent toutes les mesures nécessaires pour que les navires visés par l'accord respectent les clauses de l'accord et la législation applicable de Nioué;
- e) Exiger que le poisson soit transbordé à un moment et en un endroit agréés par l'autorité qui a délivré le permis en vertu de l'accord, sauf si le transbordement est effectué par un seinier d'une flottille titulaire d'un permis sur son navire d'attache titulaire d'un permis avec l'approbation préalable de l'autorité qui a délivré les permis;
- f) Exiger que le capitaine de chaque navire visé par l'accord tienne à jour un rapport sur les activités de pêche hauturière du navire au voisinage des zones de pêche et communique ce rapport au Commissaire des pêches sous la forme et dans les conditions prescrites; et
- g) Prévoir la délivrance de permis autorisant à pêcher dans les zones de pêche ou dans un secteur déterminé de ces zones dans des conditions compatibles avec la présente Loi.

23. Assimilation des permis à des permis délivrés conformément à la présente Loi

Les permis ou autorisations délivrés ou accordés conformément à un accord d'accès sont, aux fins de la présente Loi, assimilés à des permis délivrés ou accordés conformément à la présente Loi.

24. Habilitation de certaines personnes à agir dans certains cas au nom du Gouvernement de Nioué

1. Un accord d'accès multilatéral peut autoriser une personne ou un organisme à agir au nom du Gouvernement de Nioué ou à s'acquitter en son nom de ses obligations, devoirs ou responsabilités (y compris en matière de permis).

2. Tout acte accompli par une personne au nom du Gouvernement de Nioué en vertu d'une habilitation conférée par un accord multilatéral d'accès est réputé avoir été accompli par le Gouvernement de Nioué.

25. Dispositions de nul effet

Est de nul effet toute disposition d'un accord d'accès censée :

- a) S'appliquer aux lieu et place des dispositions de la présente Loi;
- b) Empêcher le Gouvernement de Nioué de faire respecter une disposition d'un accord d'accès; ou
- c) Empêcher le Gouvernement de Nioué de prendre des mesures en vertu de la présente Loi contre une personne au titre d'une activité de pêche non autorisée par l'accord.

#### 26. Accords connexes

1. Le Ministre peut, avec l'approbation du Cabinet, conclure tout autre type d'accord propre à promouvoir la coopération et l'harmonisation en matière halieutique entre le Gouvernement de Nioué et un autre ou d'autres pays.

2. Les accords visés au paragraphe 1 de la présente section pourraient par exemple, et sans que la liste ci-après limite la portée dudit paragraphe, avoir pour objet :

- a) L'harmonisation des conditions minimums d'accès aux pêcheries;
- b) L'application des accords multilatéraux d'accès;
- c) La mise en place de mesures conjointes ou réciproques harmonisées en matière de surveillance et d'exécution;
- d) L'harmonisation des activités communes d'exploration et de développement des pêcheries;
- e) L'élaboration de programmes d'observation;
- f) L'harmonisation des conditions de transbordement; ou
- g) L'harmonisation des mesures de conservation et de gestion des pêcheries.

### PARTIE VII

#### PERMIS

#### 27. Demande de permis au bénéfice d'un bâtiment de pêche

1. Une demande de permis au bénéfice d'un bâtiment de pêche peut être faite par les soins ou au nom du propriétaire ou de l'affrèteur du bâtiment.

2. La demande doit être formulée par écrit et adressée au Directeur. Elle doit fournir les précisions suivantes :

- a) Le nom du bâtiment, l'indicatif radio international, les caractéristiques et le pays d'immatriculation;
- b) Le nom du propriétaire ou de l'affrèteur du bâtiment et le nom de son capitaine;
- c) Les ressources halieutiques qui doivent être exploitées et la période d'exploitation prévue;

- d) La durée pour laquelle le permis est sollicité;
- e) Le contingent de ressources halieutiques sollicité;
- f) Le secteur des zones de pêche souhaité pour la conduite des opérations d'exploitation;
- g) La méthode qui doit être utilisée pour l'exploitation des ressources halieutiques;
- h) Des indications sur ce qu'il adviendra du produit de la pêche ou du ramassage (dans quel port sera-t-il débarqué? Fera-t-il l'objet d'un traitement? Lequel?, etc.);
- i) Le coût estimatif et les recettes attendues des opérations projetées d'exploitation des ressources halieutiques; et
- j) Tous autres éléments d'information prescrits.

3. La demande doit également indiquer :

- a) Si le navire a jamais contrevenu à un accord d'accès (conclu ou non par le Gouvernement de Nioué) et, dans l'affirmative, quelle était la nature de la contravention et quelle suite (amende ou autre mesure) elle a eue;
- b) Si le navire fait l'objet d'une procédure d'instruction ou d'enquête à raison d'une plainte pour contravention à un accord d'accès et, dans l'affirmative, quelle est la nature de la plainte;
- c) Si le navire est ou risque d'être grevé d'une sûreté (privilège, nantissement, hypothèque, etc.) comme suite ou non à une procédure d'instruction ou d'enquête ou à une procédure judiciaire;
- d) Si le navire s'est vu refuser l'autorisation de pêcher dans les eaux d'un autre pays et, dans l'affirmative, pour quelles raisons; et
- e) Si le navire, ayant reçu l'autorisation de pêcher dans les eaux d'un autre pays, a fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait de l'autorisation et, dans l'affirmative, pour quelles raisons.

4. La demande doit en outre indiquer :

- a) Si le propriétaire, l'affrètement ou le capitaine du navire ont jamais contrevenu à un accord d'accès (conclu ou non par le Gouvernement de Nioué) et, dans l'affirmative, quelle était la nature de la contravention;
- b) Si le propriétaire, l'affrètement ou le capitaine du navire font l'objet d'une plainte pour contravention à un tel accord d'accès et, dans l'affirmative, quelle est la nature de la plainte;
- c) Si le propriétaire, l'affrètement ou le capitaine sont ou ont été impliqués dans une procédure d'instruction ou d'enquête ou une procédure judiciaire pour s'être livrés à la pêche dans les eaux d'un

autre pays et, dans l'affirmative, dans quelles circonstances précises;

- d) Si le propriétaire, l'affrètement ou le capitaine ont été astreints à verser des dommages-intérêts ou une amende qu'ils n'ont pas acquittés ou s'ils risquent d'être astreints à de tels versements à la suite d'une contravention du type visé à l'alinéa a) du présent paragraphe ou de procédures du type visé aux alinéas c) et d) de ce même paragraphe; et
- e) Si le propriétaire, l'affrètement ou le capitaine du navire se sont livrés ou sont accusés de s'être livrés à la pêche ou au filet maillant dérivant.

#### 28. Délivrance des permis

1. Le Ministre peut, sur demande présentée conformément à la section 27 de la présente Loi et avec l'approbation du Cabinet, délivrer un permis autorisant l'utilisation du bâtiment de pêche désigné dans la demande :

- a) Pour des opérations de pêche (y compris de pêche expérimentale) dans les zones de pêche; et
- b) Pour la recherche scientifique dans les zones de pêche.

2. Le Ministre peut délivrer un permis au bénéficiaire d'un bâtiment de pêche, qu'il existe ou non un accord d'accès en vigueur applicable audit bâtiment.

3. Le permis doit :

- a) Spécifier l'activité de pêche qu'il autorise;
- b) Fixer les contingents de prises à un niveau compatible avec la conservation et la gestion rationnelles des ressources halieutiques;
- c) Être, le cas échéant, conforme au plan de gestion et de développement pertinent; et
- d) Assurer la protection des activités halieutiques des Niouéens.

4. Le Cabinet peut, lorsqu'il approuve un permis, l'assortir de telles conditions spéciales qu'il juge opportunes pour assurer la conservation et la gestion rationnelles des ressources halieutiques, conditions qui peuvent par exemple porter sur :

- a) Le type et le mode de pêche;
- b) Le secteur dans lequel la pêche est autorisée;
- c) Les espèces pêchées et le volume des captures autorisées, restrictions sur les captures accessoires comprises;
- d) La durée du permis.

5. Le Cabinet devra s'assurer, avant d'approuver la délivrance d'un permis, qu'il protège comme il convient les activités de pêche des ressortissants de Nioué.

6. Il ne peut être délivré de permis au bénéfice d'un bâtiment de pêche en vertu de la présente section que si ce bâtiment fait l'objet d'une mention d'honorabilité au Registre régional.

7. Le défaut d'inscription au Registre régional n'empêche pas la délivrance d'un permis au bénéfice d'un bâtiment de pêche qui est la propriété exclusive et relève du seul contrôle :

- a) Du Gouvernement de Nioué;
- b) D'un Niouéen ou d'un résident permanent de Nioué; ou
- c) D'une personne résidant à Nioué.

8. Dans la présente section :

par "pêche expérimentale" on entend la pêche visant à tester la faisabilité de la pêche commerciale;

par "pêche scientifique" on entend la pêche visant à recueillir des données aux fins de la conservation et de la gestion d'une pêcherie.

#### 29. Conditions générales applicables aux permis

1. Le Cabinet peut, par voie d'avis publié au Journal officiel, spécifier les conditions générales applicables à tous les permis.

2. Une condition générale est réputée commencer à s'appliquer à la date mentionnée dans l'avis ou, en l'absence d'une telle mention, à la date de sa publication au Journal officiel.

3. Les conditions générales applicables à tous les permis, indépendamment de l'existence ou non d'un accord d'accès, peuvent porter par exemple sur :

- a) L'ouverture et la fermeture de la pêche;
- b) Les zones de pêche interdites;
- c) La maille minimum des filets;
- d) La taille minimum des poissons;
- e) Les appareils d'observation;
- f) Toutes autres prescriptions générales retenues par le Cabinet.

4. Toute personne qui, intentionnellement ou non, détruit, endommage ou rend inopérant un appareil d'observation se trouvant à bord d'un bâtiment de pêche ou en perturbe de toute autre manière le fonctionnement sans l'approbation préalable du Directeur commet une infraction et encourt une amende d'un montant maximum de 250 000 dollars.

### 30. Modification et abrogation des conditions

1. Le Cabinet peut, s'il parvient à la conclusion que la conservation ou la gestion rationnelles des ressources halieutiques l'exigent, modifier, y compris par voie d'addition ou d'abrogation, les conditions générales ou spéciales prévues par la présente Loi.
2. La modification ou l'abrogation d'une condition générale doit faire l'objet d'un avis publié au Journal officiel.
3. Si le Cabinet ajoute une condition générale nouvelle, cette addition doit faire l'objet d'un avis publié au Journal officiel.
4. Si le Cabinet ajoute une condition spéciale nouvelle ou s'il modifie ou supprime une condition spéciale, il doit en aviser le titulaire du permis.

### 31. Conditions statutaires

Tout permis délivré conformément à la Partie VII de la présente Loi est soumis aux conditions suivantes :

- a) Le propriétaire ou l'affréteur et le capitaine du bâtiment de pêche au bénéfice duquel le permis est accordé doivent respecter les lois de Nioué;
- b) L'activité du bâtiment de pêche au bénéfice duquel le permis est accordé doit à tout moment être conforme aux informations et projections financières fournies dans la demande de permis.

### 32. Durée de validité du permis

1. Sous réserve de la présente Loi et des conditions spéciales ou générales qui peuvent être fixées par les dispositions ou sur la base de la présente Loi, un permis délivré conformément à la Partie VII de la présente Loi sera valable un an à compter de sa date de délivrance.
2. Tout permis délivré sur la base de la présente Loi peut être renouvelé si une demande à cet effet est présentée conformément à la section 27 de la présente Loi avant l'expiration du dernier renouvellement du permis.

### 33. Autorisation d'utiliser le bâtiment de pêche pour la conduite de certaines activités

1. Le Directeur peut, avec l'approbation du Cabinet, autoriser l'utilisation d'un bâtiment de pêche pour la conduite d'une activité de pêche déterminée dans les zones de pêche.
2. L'autorisation peut être délivrée sous réserve des conditions dont le Cabinet juge bon de l'assortir.
3. Le Directeur n'accordera pas d'autorisation sur la base de la présente section sans s'être assuré :

- a) Qu'il ne serait pas opportun, en l'espèce, d'exiger l'obtention d'un permis autorisant l'utilisation du bâtiment de pêche pour l'activité en cause;
- b) Que l'activité n'entraînera pas la capture de poisson; et
- c) Que l'activité n'aura pas un caractère continu.

#### 34. Droits

1. Des droits seront perçus à l'occasion de la délivrance de permis ou de l'octroi d'autorisations sur la base de la présente Loi, étant entendu toutefois que s'il existe un accord d'accès prévoyant le versement de tels droits, aucun paiement supplémentaire ne sera exigé.
2. Le Cabinet fixera et reverra périodiquement le montant des droits à acquitter pour la délivrance des permis et arrêtera le montant à verser pour l'octroi d'une autorisation.

#### 35. Bénéficiaire du permis ou de l'autorisation

1. Un permis délivré ou une autorisation accordée conformément à la présente Loi n'est transférable qu'avec l'approbation du Cabinet et conformément à un accord d'accès.
2. Toute clause d'un contrat ou arrangement ayant pour objet d'attribuer, de transférer ou de concéder le bénéfice de tout ou partie des droits ou avantages conférés par un permis délivré ou une autorisation octroyée en vertu de la présente Loi est de nul effet.
3. Toute personne qui conclut un accord ou arrangement contenant une clause du type décrit au paragraphe 2 de la présente section est coupable d'une infraction et encourt une amende d'un montant maximum de 100 000 dollars.
4. Aux fins de la présente section, l'affrètement d'un bâtiment de pêche pour lequel a été délivré un permis ou octroyée une autorisation emporte transfert du permis ou de l'autorisation.

#### 36. Annulation ou suspension d'un permis

1. Le Cabinet peut annuler un permis délivré en vertu de la présente Loi ou le déclarer suspendu pour telle période qu'il fixe si :
  - a) Le permis est ou devient incompatible avec les exigences d'un plan de gestion et de développement;
  - b) Le bâtiment de pêche au bénéfice duquel le permis a été délivré ou le propriétaire, l'affréteur ou le capitaine du bâtiment ont contrevenu :
    - i) À une disposition de la présente Loi;
    - ii) À une condition du permis; ou
    - iii) Dans l'hypothèse où le permis a été délivré en vertu d'un accord d'accès, à une disposition de l'accord d'accès;

- c) Une somme due au titre ou sur la base du permis n'a pas été acquittée;
- d) La mention d'honorabilité attribuée au bâtiment de pêche dans le Registre régional est suspendue ou retirée;
- e) Le bâtiment de pêche, ou le propriétaire, l'affrètement ou le capitaine du bâtiment ont pêché au filet maillant dérivant; ou
- f) Un filet maillant dérivant se trouve à bord du bâtiment.

2. Le propriétaire, l'affrètement ou le capitaine du bâtiment dont le permis a été annulé ou suspendu doivent recevoir notification de la mesure d'annulation ou de suspension conformément aux directives du Cabinet.

3. Une mesure d'annulation ou de suspension prend effet au moment de la notification visée au paragraphe 2.

4. Si un permis est annulé ou suspendu pour la raison visée à l'alinéa a) du paragraphe 1 de la présente section, tout droit acquitté au titre de la délivrance du permis doit être recalculé de manière que la somme correspondant à la période de validité du permis restant à courir soit remboursée sur une base proportionnelle à la personne qui a acquitté ledit droit.

### 37. Recours

Toute personne à laquelle une décision du Cabinet annulant ou suspendant un permis fait grief peut, dans un délai de 21 jours à compter de la date à laquelle la mesure d'annulation ou de suspension prend effet, saisir un juge de la Haute Cour d'un recours contre la décision.

## PARTIE VIII

### AGENTS OU OBSERVATEURS AUTORISÉS

#### 38. Nomination d'agents autorisés

1. Le Ministre peut, par voie d'avis publié au Journal officiel, nommer une personne ou chacun des membres d'une catégorie de personnes (ressortissants d'autres pays inclus) pour agir en qualité d'agent autorisé aux fins de la présente Loi.

2. Le Ministre peut décider qu'un agent autorisé ne devra pas être employé de la Commission de la fonction publique.

#### 39. Pouvoirs des agents autorisés

1. Aux fins de l'application de la présente Loi, un agent autorisé peut, sans mandat :

- a) Stopper un bâtiment auquel s'applique la présente Loi, monter à son bord et y procéder à une perquisition si l'agent a des motifs raisonnables de soupçonner que le navire a contrevenu à une disposition de la présente Loi ou est en train de le faire;
- b) Rester à bord du navire;

- c) Se faire communiquer par le capitaine ou toute autre personne se trouvant à bord le nom, l'indicatif et le pays d'enregistrement du bâtiment et le nom du propriétaire, de l'affrètement et du capitaine ou d'un autre membre de l'équipage;
- d) Se faire communiquer par le capitaine ou toute autre personne se trouvant à bord des renseignements sur la cargaison, le contenu de ses compartiments et cales, sa route et ses activités;
- e) Soumettre à telles inspections et enquêtes que l'agent juge nécessaires tous locaux, navires, véhicules ou aéronefs à l'égard desquels ont été ou peuvent être exercés tels ou tels des pouvoirs conférés par la présente section et prélever des échantillons de tout poisson ou produits dérivés du poisson se trouvant dans les locaux ou à bord des navires, véhicules ou aéronefs;
- f) Examiner tout permis, livre de bord, registre ou autre document exigé par la présente Loi ou concernant l'exploitation d'un bâtiment de pêche et en prendre copie;
- g) Porter une mention datée et signée dans le livre de bord du bâtiment;
- h) Inspecter le poisson et les engins de pêche, explosifs, poisons et substances toxiques se trouvant dans les locaux ou à bord des navires, véhicules ou aéronefs;
- i) Donner au capitaine ou à un membre de l'équipage du bâtiment de pêche ayant fait l'objet d'une des mesures visées à l'alinéa a) toutes directives qui peuvent s'imposer ou se justifier raisonnablement aux fins de l'un quelconque des objectifs de la présente Loi ou pour que le bâtiment de pêche ou le capitaine ou un membre de l'équipage satisfassent aux conditions mentionnées dans tout permis délivré ou toutes autorisations, permissions ou approbations données en vertu ou sur la base de la présente Loi;
- j) Examiner tout appareil d'observation;
- k) Exiger du capitaine du bâtiment de pêche ou de quiconque semble être responsable des locaux, véhicules ou aéronefs qu'ils présentent les articles, etc., mentionnés aux alinéas f), h) ou i) du présent paragraphe qui se trouvent à bord du bâtiment de pêche, dans lesdits locaux ou à bord des véhicules ou aéronefs.

2. Si un agent autorisé peut raisonnablement présumer qu'une infraction à la présente Loi est en train de se commettre ou a été commise, il peut, sans mandat :

- a) Pénétrer dans tous locaux (à l'exclusion des locaux à usage d'habitation) où il peut raisonnablement présumer qu'une infraction a été commise ou est en train de se commettre ou que des prises illégales sont entreposées et y procéder à des opérations d'inspection et de perquisition;

- b) Stopper, arraisonner ou fouiller tout véhicule ou aéronef qu'il peut raisonnablement présumer transporter du poisson ou des produits à base de poisson et s'installer à son bord;
  - c) À l'issue d'une poursuite engagée conformément au droit international et commencée dans les zones de pêche, stopper au-delà des zones de pêche, arraisonner et fouiller tout navire qu'il peut raisonnablement présumer avoir servi à la commission d'une infraction et amener ce navire et toutes les personnes et objets se trouvant à son bord dans les zones de pêche;
  - d) Saisir :
    - i) Tout navire (engins de pêche, équipement, réserves et cargaison compris), tout véhicule ou tout aéronef qu'il peut raisonnablement présumer avoir servi ou être en train de servir à la commission d'une infraction ou qu'il sait ou peut raisonnablement présumer avoir fait l'objet d'une mesure de saisie ou de confiscation prise conformément à la présente Loi;
    - ii) Tout poisson qu'il peut raisonnablement présumer avoir été capturé ou tous produits à base de poisson qu'il peut raisonnablement présumer avoir été acquis en contravention de la présente Loi;
    - iii) Tous registres, cartes marines et autres documents qui sont requis par la présente Loi ou les clauses d'un permis ou d'une licence ou qu'il peut raisonnablement présumer être la preuve, par eux-mêmes ou en combinaison avec d'autres preuves, qu'une infraction à la présente Loi a été commise;
    - iv) Tout objet, etc., qu'il peut raisonnablement présumer pouvoir servir de preuve dans le cadre de toute procédure diligentée en vertu de la présente Loi; et
  - e) Arrêter toute personne qu'il peut raisonnablement présumer avoir commis une infraction à la présente Loi.
3. Un agent autorisé peut, avec ou sans mandat ou autre injonction :
- a) Exécuter tout mandat ou autre injonction émanant d'un tribunal compétent; et
  - b) Exercer tout autre pouvoir légal.

40. Pouvoirs des agents autorisés au-delà des limites des zones de pêche

Si un navire est poursuivi au-delà des limites des zones de pêche, les pouvoirs conférés aux agents autorisés en vertu de la présente Loi peuvent être exercés au-delà desdites limites conformément au droit international.

41. Mesures à prendre à l'égard des navires saisis

- 1. Si un bâtiment de pêche est arraisonné en vertu de la présente Loi :

- a) Le capitaine et l'équipage doivent le conduire jusqu'au point le plus proche ou plus commode désigné par l'agent autorisé; et
  - b) Le capitaine est responsable de la sécurité du bâtiment de pêche et de toutes les personnes à son bord jusqu'à ce que le bâtiment soit rendu au port désigné.
2. Si le capitaine ne conduit pas le bâtiment de pêche jusqu'au port désigné, un agent autorisé ou une personne appelée à le seconder peuvent s'en charger.
3. Si un bâtiment de pêche est conduit à un port dans les conditions prévues au paragraphe 2, aucune réclamation de quelque espèce que ce soit ne peut être dirigée contre un agent autorisé ou contre le Gouvernement de Nioué en cas de décès, blessure, perte ou dommage pouvant survenir tandis que le bâtiment est conduit jusqu'au port désigné.
4. Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent mutatis mutandis aux véhicules et aux aéronefs saisis conformément à la présente Loi et à leurs chauffeurs ou pilotes.
5. Le propriétaire et l'exploitant assumeront la charge des dépenses engagées pour réparer les dommages à l'environnement, procéder aux opérations d'assainissement, disposer du bâtiment de pêche et l'ôter de la zone économique exclusive de Nioué.

#### 42. Enlèvement de pièces sur les navires saisis

1. Un agent autorisé peut enlever une ou plusieurs pièce(s) de tout bâtiment de pêche mis sous séquestre par le Gouvernement de Nioué afin de l'immobiliser.
2. L'agent autorisé qui enlève une ou plusieurs pièce(s) d'un bâtiment de pêche sur la base du paragraphe 1 doit veiller à en assurer la mise en lieu sûr et la restitution au bâtiment lorsque la mise sous séquestre prend fin conformément à la Loi.
3. Nul ne doit :
  - a) Détenir ou chercher à acquérir une ou plusieurs pièce(s) enlevée(s) d'un bâtiment de pêche conformément au paragraphe 1 de la présente section sauf pour en assurer la mise en lieu sûr conformément au paragraphe 2;
  - b) Détenir, chercher à acquérir ou faire fabriquer des pièces de rechange ou de remplacement pour les substituer à celles qui ont été enlevées conformément au paragraphe 1; ou
  - c) Installer une ou plusieurs pièce(s) de remplacement ou de rechange sur un bâtiment de pêche mis sous séquestre par le Gouvernement de Nioué. Toute infraction aux dispositions du paragraphe 3 est punie d'une amende d'un montant maximum de 250 000 dollars.

#### 43. Observateurs

1. Le Directeur peut désigner par écrit une ou plusieurs personnes pour remplir des fonctions d'observateur à l'égard d'un bâtiment de pêche au bénéfice

duquel a été délivré un permis ou octroyée une autorisation en vertu de la présente Loi.

2. Un accord d'accès peut conférer à une personne les droits et devoirs incombant à un observateur en vertu de la présente Loi et des droits et devoirs additionnels.

3. Un observateur peut arraisonner tout bâtiment au bénéfice duquel a été délivré un permis ou accordée une autorisation en vertu de la présente Loi à l'effet :

- a) De faire respecter par le bâtiment et son équipage les dispositions de la présente Loi et les clauses et conditions d'un permis ou d'une autorisation;
- b) De contrôler les activités du bâtiment; ou
- c) De procéder à telle recherche spécifiée par le Directeur.

4. L'exploitant et chaque membre de l'équipage du bâtiment de pêche doivent donner à un observateur toute latitude et lui prêter toute assistance pour qu'il puisse exercer l'ensemble ou tels ou tels des droits ci-après :

- a) Arraisonner le bâtiment de pêche;
- b) Avoir libre accès, pour pouvoir éventuellement les utiliser, aux installations et à l'équipement du bâtiment de pêche selon ce que l'observateur juge nécessaire pour s'acquitter de sa mission;
- c) Avoir libre accès au pont et aux parties du navire pouvant servir à mettre, peser et entreposer le poisson;
- d) Avoir libre accès aux papiers du bâtiment (y compris le livre de bord) et recueillir tous les renseignements dont il a besoin au sujet des pêcheries effectuées dans les zones de pêche;
- e) Avoir libre accès au poisson qui peut se trouver à bord et prélever des spécimens;
- f) Examiner les papiers du bâtiment (y compris le livre de bord);
- g) Débarquer au lieu et au moment fixés par le Directeur ou comme prévu par un accord d'accès.

5. L'exploitant doit fournir à l'observateur pendant son séjour à bord, sans frais pour le Gouvernement de Nioué, le gîte et le couvert et une assistance médicale selon ce que peut raisonnablement accepter le Directeur.

6. Un observateur peut accéder à tout lieu de débarquement ou de transbordement du poisson capturé dans les zones de pêche, prélever des spécimens et recueillir tous renseignements dont il a besoin au sujet des pêcheries dans les zones de pêche.

#### 44. Obligations envers les agents autorisés et observateurs

1. Le capitaine et les membres de l'équipage de tout bâtiment de pêche, le chauffeur de tout véhicule et le pilote et l'équipage de tout aéronef doivent se conformer immédiatement à toute instruction ou injonction licite émanant d'un agent autorisé ou d'un observateur.
2. Le capitaine et les membres de l'équipage d'un bâtiment de pêche, le chauffeur d'un véhicule et le pilote et l'équipage d'un aéronef sont tenus de prendre toutes mesures raisonnables pour :
  - a) Assurer la sécurité d'un agent autorisé ou d'un observateur dans l'accomplissement de sa mission; et
  - b) Aider l'agent ou l'observateur dans l'accomplissement de sa mission et l'exercice de ses droits.
3. Nul ne doit :
  - a) Entraver par la violence, l'obstruction, la résistance, la tergiversation ou l'intimidation ou tout autre moyen l'action autorisée d'un observateur dans l'exercice de ses fonctions;
  - b) Entraver par la violence, l'obstruction, la résistance, la tergiversation ou l'intimidation ou tout autre moyen l'action d'une personne légalement appelée à exécuter les ordres d'un agent autorisé ou à lui prêter main forte;
  - c) Proférer des menaces ou insultes, tenir des propos grossiers ou avoir des gestes insultants à l'adresse d'un agent ou d'un observateur dans l'exercice de ses fonctions;
  - d) Proférer des menaces ou insultes, tenir des propos grossiers ou avoir des gestes menaçants à l'égard d'une personne légalement appelée à exécuter les ordres d'un agent autorisé ou à lui prêter main forte;
  - e) Ignorer les demandes légitimes d'un agent autorisé ou d'un observateur;
  - f) Fournir sciemment à un agent autorisé des indications mensongères ou de nature à induire gravement en erreur; ou
  - g) Usurper l'identité d'un agent autorisé ou se faire frauduleusement passer pour un tel agent ou pour une personne légalement appelée à exécuter les ordres d'un agent autorisé ou à lui prêter main forte.
4. Quiconque commet l'une des infractions prévues à la présente section encourt une amende d'un montant de 250 000 dollars ou une peine de prison d'une durée maximum de deux mois ou une combinaison des deux.

#### 45. Obligation des agents autorisés et observateurs de prouver leur identité

Tout agent autorisé ou observateur amené à exercer les droits que lui confère la présente Loi doit, s'il en est prié, présenter une carte d'identité

établissant sa qualité d'agent autorisé ou d'observateur au regard de la présente Loi.

46. Protection des agents autorisés, observateurs et assimilés

Aucune action ou poursuite (civile ou pénale) ne peut être intentée contre une personne ayant honnêtement exercé ou cherché à exercer les fonctions ou droits prévus par la présente Loi à raison de ses actions ou omissions.

47. Obligation de fournir des informations véridiques, complètes et correctes

1. Quiconque est appelé à enregistrer, notifier, communiquer ou transmettre des informations conformément à la présente Loi doit veiller à ce que les informations ainsi enregistrées, notifiées ou communiquées soient véridiques, complètes et correctes.

2. Quiconque est appelé, en vertu ou sur la base de la présente Loi ou des Règlements, à notifier, communiquer ou transmettre des informations au Directeur doit immédiatement aviser ce dernier de tout changement de circonstances ayant pour effet de rendre fausses, incomplètes ou trompeuses les informations antérieurement notifiées, communiquées ou transmises.

3. Quiconque contrevient aux dispositions de la présente section commet une infraction et encourt une peine d'un montant maximum de 250 000 dollars.

PARTIE IX

VENTE, MAINLEVÉE DE LA SAISIE ET CONFISCATION DE BIENS MIS SOUS SÉQUESTRE

48. Mainlevée de la saisie de marchandises

1. La Haute Cour peut, sur demande, ordonner la mainlevée de la saisie de tout bâtiment de pêche (engins de pêche, équipement, réserves et cargaison compris) et de tout véhicule, aéronef, etc., saisis en vertu de la présente Loi, moyennant le dépôt d'une caution ou la constitution d'une sûreté.

2. Pour fixer le montant de la caution ou la valeur de la sûreté, la Cour prendra en considération :

- a) La valeur totale du bien faisant l'objet de la mainlevée, y compris la valeur des captures qui peuvent avoir été confisquées;
- b) Le montant total maximum de l'amende ou des amendes sanctionnant les infractions retenues ou susceptibles de l'être; et
- c) Les sommes que le ministère public a des chances de recouvrer en cas de condamnation.

49. Vente des marchandises périssables saisies

1. Le poisson et les autres denrées périssables saisis en vertu de la présente Loi ou le produit de la vente du poisson et autres denrées périssables doivent être mis en lieu sûr et traités conformément aux dispositions de la présente Loi.

2. Le Directeur peut faire procéder à la vente du poisson et des autres denrées visées au paragraphe 1.

3. Si le Directeur, après des efforts raisonnables à cet effet, ne parvient pas à vendre le poisson ou les autres denrées périssables visés au paragraphe 1, ou si le poisson et les autres denrées sont impropres à la vente, le Directeur peut en disposer comme il le juge bon.

#### 50. Mise en lieu sûr des denrées saisies

Le Gouvernement doit mettre en lieu sûr tout ce qui a pu être saisi en vertu de la présente Loi, ainsi que toute caution ou sûreté et le produit des ventes, jusqu'à ce que :

- a) Les procédures judiciaires éventuellement intentées en vertu de la présente Loi soient parvenues à leur terme définitif; ou que
- b) La décision ait été prise de ne pas tenter de telles procédures.

#### 51. Pouvoir de la Haute Cour d'ordonner des mesures de confiscation

1. Si une personne est reconnue coupable d'une infraction à la présente Loi, la Haute Cour peut, en sus de toute autre sanction, ordonner :

- a) Que soient confisqués au profit de la Couronne tout bâtiment de pêche (engins de pêche, équipement, réserves et cargaison compris) et tout véhicule ou aéronef ayant servi à la commission de l'infraction; et
- b) Que soient confisqués le poisson et toutes denrées périssables capturés ou ayant joué un rôle lors de la commission de l'infraction, le produit de la vente du poisson et des denrées périssables et tous explosifs, poisons ou autres substances toxiques utilisés ou ayant joué un rôle lors de la commission de l'infraction.

2. Tout bâtiment de pêche, véhicule, aéronef, etc., saisi en vertu de la présente Loi qui n'est pas confisqué et toute caution, sûreté ou somme d'argent représentant le produit d'une vente qui n'est pas utilisée pour le règlement d'une amende, condamnation aux dépens ou sanction monétaire infligée conformément à la présente Loi doivent être mis à la disposition de leur propriétaire ou de son représentant ou, à défaut, de la personne qui semble être en droit de les revendiquer.

3. En cas de mainlevée de la saisie d'un bâtiment de pêche, véhicule, aéronef, etc., moyennant le dépôt d'une caution ou la constitution d'une sûreté, une ordonnance de confiscation a le même effet qu'une ordonnance de confiscation du montant de la caution ou de la sûreté, à moins que le tribunal ne fixe, pour des raisons spéciales, un montant minimal.

4. En cas de mainlevée de la saisie d'un bâtiment de pêche, véhicule, aéronef, etc., moyennant le versement d'une caution ou la constitution d'une sûreté, le tribunal peut ordonner à tout accusé reconnu coupable d'une infraction à la présente Loi dans la commission de laquelle ledit bâtiment, véhicule, aéronef, etc., ont joué un rôle ou au propriétaire dudit bâtiment, véhicule, aéronef, etc. (qu'il soit ou non accusé), de verser la différence entre le montant de la caution ou la valeur de la sûreté et la valeur totale des biens confisqués calculée conformément à la section 54.

52. Utilisation des cautions, sûretés ou produits des ventes

Les cautions, sûretés ou produits des ventes doivent servir :

- a) En premier lieu, au règlement des frais éventuellement entraînés par les ventes;
- b) En deuxième lieu, au recouvrement des biens confisqués en vertu de la section 51;
- c) En troisième lieu, au paiement de toutes amendes ou pénalités infligées en vertu de la présente Loi au titre du bâtiment de pêche, du véhicule ou de l'aéronef;
- d) En quatrième lieu, au règlement des dépens fixés à l'issue d'une procédure instituée en vertu de la présente Loi au titre ou à propos du bâtiment de pêche, du véhicule ou de l'aéronef;
- e) En dernier lieu, à la constitution de garanties cautionnant éventuellement d'autres paiements, selon ce que peut décider la Haute Cour.

53. Hypothèses où des biens confisqués sont soustraits à la garde du Gouvernement de Nioué

Tout bâtiment de pêche, véhicule ou aéronef placé sous séquestre ou confisqué en vertu de la présente Loi qui est illégalement soustrait à la garde du Gouvernement de Nioué peut être saisi.

54. Sort des biens saisis ou confisqués

1. Le sort de tout bâtiment de pêche, véhicule, aéronef, etc., ayant fait l'objet en vertu de la présente Loi d'une mesure de confiscation non contestée dans les délais prévus est déterminé selon les directives du Cabinet.

2. Un bâtiment de pêche, véhicule, aéronef, etc., saisi en vertu de la présente Loi mais non confisqué doit être vendu et le produit de la vente être utilisé de la manière et selon l'ordre de priorité fixés à la section 52.

55. Biens perdus, endommagés ou détériorés tandis qu'ils se trouvent sous séquestre

Si, tandis qu'il se trouve sous séquestre, un bâtiment de pêche, véhicule, aéronef, etc., est perdu, endommagé ou détérioré, la responsabilité du Gouvernement de Nioué n'est pas engagée.

56. Interdiction d'accès aux zones de pêche

1. Si une personne est reconnue coupable d'une des infractions prévues au paragraphe 3 de la section 44, le tribunal peut prendre à son encontre, outre une sanction, une mesure lui interdisant pendant une période d'une durée maximum de cinq ans, de monter ou de séjourner à bord d'un bâtiment de pêche pendant tout le temps où ledit bâtiment est employé à des opérations de pêche dans les zones de pêche.

2. Toute personne qui contrevient à une mesure prise sur la base du paragraphe 1 et tout capitaine d'un bâtiment de pêche qui prend sciemment à son bord une personne à laquelle il est interdit, en vertu d'une mesure prise sur la base du paragraphe 1, de séjourner à bord commettent une infraction et encourent une peine d'un montant maximum de 250 000 dollars.

57. Cas où un bâtiment de pêche, véhicule, aéronef, etc., est soustrait à la garde des autorités de Nioué

Quiconque, sciemment ou non, soustrait illégalement à la garde des autorités de Nioué un bâtiment de pêche, véhicule, aéronef, etc., détenu par elles en vertu de la présente Loi commet une infraction et encourt une amende d'un montant maximum de 250 000 dollars ou une peine de prison d'une durée maximum de trois mois ou une combinaison des deux.

PARTIE X

CLAUSES GÉNÉRALES EN MATIÈRE DE SANCTIONS ET DE RESPONSABILITÉ

58. Responsabilité du capitaine

Si une infraction à la présente Loi est commise par une personne se trouvant à bord d'un navire de pêche ou y travaillant en qualité d'employé, le capitaine du navire peut être poursuivi du chef de la même infraction.

59. Sanctions

Si une infraction visée dans la présente Loi n'est assortie d'aucune peine, la peine encourue sera une amende d'un montant maximum de 250 000 dollars.

PARTIE XI

RÈGLEMENTS

60. Règlements

1. Le Cabinet peut, en temps voulu, édicter tous règlements qu'il juge nécessaires ou opportuns pour donner effet aux dispositions de la présente Loi et en assurer dûment la mise en oeuvre.

2. Sans que la portée générale du pouvoir énoncé au paragraphe 1 se trouve restreinte par l'énumération qui suit, des règlements peuvent être édictés en vertu de la présente section sur les points ou l'un des points ci-après :

- a) Conservation, gestion, développement, assujettissement à un régime de permis et réglementation des activités des pêcheries ou d'une pêcherie déterminée;
- b) Régime des permis, autorisations ou immatriculations applicable aux bâtiments de pêche ou classes ou catégories de bâtiment de pêche devant servir à des activités de pêche et assimilées ou à toutes autres fins prévues par la présente Loi (formulaire, conditions d'octroi, causes de refus, cahiers des charges et droits, primes, redevances ou autres versements à acquitter pour obtenir un permis, une autorisation ou un enregistrement, etc.);

- c) Régime des permis, autorisations ou immatriculations applicable aux pêcheurs ou catégories de pêcheurs, engins de pêche et autres équipements ou appareils utilisés pour la pêche;
- d) Exploitation des bâtiments de pêche dans les zones de pêche et règles et procédures pertinentes;
- e) Exploitation de tous autres bâtiments de pêche appelés à entrer dans les zones de pêche aux fins de la présente Loi et règles et procédures pertinentes;
- f) Capture, chargement, déchargement, manutention, transbordement, transport, détention ou disposition des prises;
- g) Importation, exportation, distribution et commercialisation du poisson et des produits à base de poisson;
- h) Mode d'arrimage des engins de pêche;
- i) Nomination, pouvoirs et obligations des agents autorisés et observateurs;
- j) Obligations du capitaine et de l'équipage envers les agents autorisés et observateurs et procédures à respecter en la matière;
- k) Récompenses à verser à quiconque a fourni au sujet des activités de bâtiments de pêche étrangers des renseignements ayant conduit à une condamnation du chef d'une infraction prévue par la présente Loi;
- l) Régime applicable aux engins provoquant des concentrations de poisson (licence, contrôle et utilisation), droits sur les captures réalisées dans ces conditions et règles prescrivant pendant combien de temps et à quelles distances minimum des engins en question un navire peut pêcher;
- m) Réglementation ou interdiction de l'utilisation de scaphandres autonomes et de tous autres appareils de respiration sous l'eau analogues, à l'exclusion du tuba;
- n) Règlement ou interdiction de l'utilisation de canons lance-harpons ou autres engins du même genre;
- o) Immatriculation des bâtiments de pêche et normes et mesures concernant la sécurité des personnes à bord et celle du bâtiment;
- p) Réglementation de l'aquaculture et de l'accès aux terrains donnés à bail pour l'aquaculture ainsi qu'aux eaux adjacentes;
- q) Fixation des clauses et conditions des baux relatives à l'aquaculture;
- r) Règles concernant la fourniture de statistiques et autres renseignements sur les pêcheries;
- s) Contrôle, inspection et conditions de fonctionnement des établissements de traitement du poisson;

- t) Prévention de la pollution marine d'origine tellurique ou due à des rejets dans la mer;
- u) Nomination, administration et encadrement des agents chargés de recevoir et de diligenter des actes de procédure conformément à la présente Loi;
- v) Mise en oeuvre de tout accord d'accès ou accord connexe ou de tout autre accord ou arrangement conclu en vertu de la présente Loi;
- w) Réglementation ou interdiction des activités suivantes, soit à titre général, soit dans le cas d'une pêcherie particulière :
  - i) Collecte de coraux et de coquillages;
  - ii) Pose de barrières à poisson ou de filets;
  - iii) Capture de poissons d'aquarium;
  - iv) Aquaculture;
  - v) Élaboration de prescriptions pour la protection des organismes marins;
  - vi) Réglementation ou interdiction de toutes les formes de pêche dans un lagon ou une partie d'un lagon, fixation de l'époque ou des époques de l'année où ce type de pêche est permis ou interdit et régime (approbation, restriction ou interdiction) concernant l'équipement ou les méthodes utilisables pour ce type de pêche;
- x) Identification des comportements contrevenant aux Règlements et fixation des peines correspondantes, soit une amende d'un montant maximum de 250 000 dollars, aggravée, dans le cas d'une infraction continue, d'une amende supplémentaire d'un montant de 500 dollars par jour pendant tout le temps où l'infraction continue;
- y) Établissement de règlements concernant :
  - i) La mise en oeuvre d'un accord d'accès;
  - ii) La mise en oeuvre de tout accord auquel le Gouvernement de Nioué est partie visant à la fixation entre les parties de critères et conditions uniformes touchant la conservation, la gestion, l'exploitation et la surveillance; et
  - iii) L'accès aux zones de pêche de chaque partie et les mesures de mise en oeuvre prises à cet égard.

## PARTIE XI

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### 61. Clause de sauvegarde

Tous les règlements, arrêtés ou avis édictés ou publiés en vertu de la Loi de 1978 sur la mer territoriale et la zone économique exclusive et tous les

permis, licences, autorisations et approbations accordés ou délivrés en vertu de cette même Loi continuent, sauf en cas d'incompatibilité avec la présente Loi, de sortir leurs effets au même titre que s'ils tiraient leur autorité de la présente Loi.

## 62. Textes abrogés

Les textes énumérés dans l'Annexe sont abrogés.

### ANNEXE

#### Textes abrogés

Règlement de 1951 concernant la pêche commerciale aux îles Cook (SR 1951/2).

Règlement de 1950 concernant les pêcheries de coquillages perliers aux îles Cook (SR 1950/50).

Règlement de 1950 concernant les droits sur les exportations de coquillages perliers des îles Cook (SE 2950/51).

Loi de 1978 sur la mer territoriale et la zone économique exclusive.

Loi de 1984 amendant la Loi sur la mer territoriale et la zone économique exclusive.

Loi de 1987 amendant la Loi sur la mer territoriale et la zone économique exclusive.

Je, soussigné, John Tofo Funaki, Président de l'Assemblée de Nioué, certifie que les conditions prévues à l'article 34 de la Constitution de Nioué ont été dûment remplies.

Signé, avec apposition du sceau, au Parlement, le 30 avril 1997.

### 3. Panama

Décret-Loi No 7 du 10 février 1998 publié au Journal officiel No 23.484  
du mardi 17 février 1998

Portant création de l'Autorité maritime du Panama, codifiant les divers pouvoirs de l'Administration publique dans le domaine maritime et édictant d'autres dispositions

#### LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Usant de ses pouvoirs constitutionnels et notamment du pouvoir que lui confère le paragraphe 3 de l'article premier de la Loi No 1 du 2 janvier 1998,

sur avis favorable du Conseil en Cabinet,

DÉCRETE CE QUI SUIT :

#### CHAPITRE PREMIER

#### Description, définitions et règles générales

##### Article premier

Est instituée sous le nom d'Autorité maritime du Panama (ci-après "l'Autorité") une entité d'État autonome dotée de la personnalité juridique, d'un patrimoine propre et de l'autonomie de son régime interne et exclusivement assujettie aux politiques, à l'orientation et au contrôle de l'Organe exécutif et à la tutelle du Contrôleur général de la République.

La création de l'Autorité institutionnalise le processus de coordination de toutes les institutions et autorités de la République ayant à voir avec le secteur maritime conformément au dernier paragraphe de l'article 34 de la Constitution de la République du Panama, de telle sorte que l'Autorité jouit de tous les droits et privilèges garantissant son statut d'instance suprême pour la mise en oeuvre de la "Stratégie maritime nationale".

##### Article 2

Aux fins de l'application et de la mise en oeuvre du présent Décret-Loi, les expressions ci-après qui y sont utilisées ont la signification suivante :

1. L'expression "secteur maritime" désigne toutes les activités concernant la marine marchande, le système portuaire, les ressources maritimes et côtières, les ressources humaines et les industries maritimes auxiliaires de la République du Panama;
2. L'expression "juridiction maritime" désigne l'ensemble des responsabilités qu'exerce l'État côtier, du port et du pavillon à l'égard des zones maritimes et des voies de circulation et à l'égard des activités physiques, économiques et juridiques qui s'y déroulent, y compris l'administration des ressources humaines participant aux activités susmentionnées;
3. L'expression "stratégie maritime nationale" désigne l'ensemble des politiques, plans, programmes et directives adoptés dans ce domaine par l'État du Panama pour favoriser le développement du secteur maritime;

4. L'expression "ressources marines et côtières" désigne l'ensemble des ressources renouvelables et non renouvelables se trouvant entre le Littoral et la limite extérieure de la zone économique exclusive de la République du Panama, à l'exception des ressources minérales et des hydrocarbures;

5. L'expression "zone côtière" désigne l'interface ou l'espace de transition entre deux environnements : la terre et la mer;

6. L'expression "zones maritimes et eaux intérieures" désigne les zones et eaux définies dans la Loi No 38 du 4 juin 1996 portant ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée le 10 décembre 1982 à Montego Bay (Jamaïque). Elle englobe la mer territoriale, la zone contiguë, les eaux intérieures, la zone économique exclusive et le plateau continental de la République du Panama;

7. Le terme "littoral" désigne la portion terrestre de la zone côtière adjacente à la laisse de haute mer. La largeur de la partie terrestre du littoral est fonction de l'utilisation publique qu'il est prévu d'en faire dans le cadre d'un programme intégré de gestion côtière en faisant intervenir des critères tels que : contrôle du développement résidentiel, touristique, commercial et industriel, protection des espaces et habitats vulnérables; protection esthétique de la côte; protection de la qualité de l'eau; et prévention de l'érosion et de la dégradation des ressources côtières;

8. L'expression "programme de gestion côtière intégré" désigne un processus regroupant pouvoirs publics, collectivités, milieux scientifiques et monde des affaires et intérêts publics et privés aux fins de la préparation et de la mise en oeuvre d'un plan intégré de conservation et de développement des ressources et des écosystèmes côtiers. Le but de la gestion côtière intégrée est d'améliorer la qualité de vie des collectivités qui vivent des ressources côtières et de maintenir la productivité et la biodiversité de ces écosystèmes;

9. L'expression "ressources hydrobiologiques" désigne les espèces aquatiques qui vivent, de façon temporaire ou permanente, dans les eaux de mer ou les eaux intérieures relevant de la juridiction de la République du Panama.

### Article 3

Les objectifs principaux de l'Autorité sont les suivants :

1. Administrer, promouvoir, mettre en oeuvre, concevoir et exécuter des politiques, stratégies, lois et règlements, plans et programmes ayant un lien direct, indirect ou de connexité avec le fonctionnement et le développement du secteur maritime;

2. Coordonner ses activités avec l'Autorité du Canal de Panama, l'Autorité interocéanique régionale, l'Institut du tourisme du Panama, l'Institut national des ressources renouvelables et non renouvelables et toute autre institution ou autorité ayant un rapport avec le secteur maritime déjà établie ou qui pourrait être créée à l'avenir en vue de promouvoir le développement économique et social du pays;

3. Agir en tant qu'autorité maritime suprême du Panama dans l'exercice des droits et responsabilités de l'État panaméen découlant de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et d'autres textes et règlements en vigueur.

#### Article 4

L'Autorité a les fonctions suivantes :

1. Proposer, coordonner et exécuter la stratégie maritime nationale;
2. Recommander des politiques et mesures, accomplir des actes administratifs et faire respecter les lois et règlements applicables au secteur maritime;
3. Appliquer des mesures visant à sauvegarder les intérêts nationaux dans les zones maritimes et eaux intérieures;
4. Administrer, préserver, reconstituer et exploiter les ressources marines et côtières;
5. Collaborer avec le Ministère de l'agriculture aux fins du développement des ressources aquatiques du pays dans le strict respect des obligations internationales de l'État panaméen dont l'Autorité est le garant principal;
6. Veiller au respect scrupuleux des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et des actes, traités, accords et instruments internationaux relatifs au secteur maritime qui ont été ratifiés par le Panama;
7. Évaluer et proposer à l'Organe exécutif et à d'autres entités étatiques selon que de besoin les mesures nécessaires aux fins de l'adoption de traités et accords internationaux concernant les activités menées dans le secteur maritime;
8. Représenter le Panama dans les organisations internationales pour ce qui touche au secteur maritime, en coordination avec le Ministère des affaires étrangères;
9. Coordonner avec le Service maritime national l'application de la législation nationale dans les zones maritimes et les eaux intérieures de la République du Panama;
10. Apporter les ajustements nécessaires au système de signalisation, d'aides à la navigation, de cartes nautiques et autres informations hydrographiques permettant aux navires de traverser en toute sécurité les zones maritimes et eaux intérieures de la République du Panama conformément à la Constitution et aux lois de la République;
11. Diriger, en coordination avec les autres entités étatiques compétentes, les opérations nécessaires en cas de rejets d'hydrocarbures ou produits chimiques ou d'autres catastrophes ou accidents dans les zones maritimes ou eaux intérieures relevant de la juridiction du Panama;
12. De coordonner avec l'Institut national des ressources renouvelables et non renouvelables ou organisme équivalent l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dans les conditions prévues par la Loi nationale, touchant les espaces côtiers protégés dont l'Autorité est responsable;
13. Exercer toutes autres fonctions qui lui sont assignées par la loi.

## CHAPITRE II

### Patrimoine, finances et contrôles

#### Section 1 - Patrimoine

##### Article 5

Le patrimoine de l'Autorité comprend :

1. Tous les biens meubles et immeubles appartenant à ce jour à l'une quelconque des entités de l'administration publique qui se trouvent regroupées au sein de l'Autorité en vertu du présent Décret-Loi;
2. Les héritages, dons et legs pouvant lui revenir, lesquels seront acceptés sous bénéfice d'inventaire;
3. Le revenu des actions, obligations, titres et autres valeurs qu'elle détient;
4. Les subventions qu'elle reçoit de l'État;
5. Les taxes qu'elle perçoit à l'occasion des services qu'elle fournit et les revenus provenant de la gestion directe ou des concessions accordées;
6. Le produit des sanctions pécuniaires qu'elle inflige;
7. Tous autres biens ou avoirs que la loi ou les règlements ou le Conseil d'administration l'autorisent à détenir.

#### Section 2 - Finances et contrôles

##### Article 6

Pour assurer le développement du secteur maritime, l'Autorité a les attributions suivantes :

1. Encourager la création et le développement d'entreprises mixtes et privées dans le secteur maritime en octroyant des garanties, en consentant des baux ou par tout autre moyen;
2. Participer au capital social des entreprises privées ou mixtes en acquérant des actions ou autres valeurs lors de leur création;
3. Acheter, vendre, louer et négocier des biens de toutes catégories; octroyer des concessions; engager du personnel technique spécialisé; construire des ouvrages et planifier ou exécuter ses programmes conformément à la législation en vigueur;
4. Formuler et soumettre des recommandations à l'Organe exécutif touchant le classement des postes et le niveau des rémunérations et autres prestations pour les cadres administratifs et techniques de l'Autorité. À cet effet, l'Organe exécutif édictera par l'intermédiaire du Ministère de la présidence, les dispositions réglementaires pertinentes pour apporter aux textes applicables à la fonction publique les ajustements requis par le caractère spécialisé des services attendus du personnel de l'Autorité;

5. User de ses ressources économiques pour maintenir au niveau voulu les compétences du personnel de l'Autorité;
6. Établir des barèmes pour la rémunération des services qu'elle fournit;
7. Exercer tous autres pouvoirs qui lui sont conférés par l'Organe exécutif ou par la loi.

#### Article 7

L'État sera solidairement responsable des dettes contractées par l'Autorité.

#### Article 8

L'Autorité est dotée d'un pouvoir de contrainte qui sera exercé par l'Administrateur et pourra être délégué par lui à d'autres agents de l'Autorité.

Les avis des auditeurs relatifs aux sommes dues à l'Autorité auront valeur exécutoire aux fins de l'exercice du pouvoir de contrainte conféré à l'Autorité.

#### Article 9

L'Autorité est exonérée du paiement de toute forme ou catégorie d'impôts, contributions, taxes, redevances ou droits, à l'exception des cotisations afférentes à la sécurité sociale, à l'assurance scolaire et à l'assurance contre les risques professionnels.

L'Autorité bénéficie de toutes les facilités et de tous les privilèges dont jouit l'État en vertu du droit procédural dans toute instance à laquelle elle est partie devant un tribunal.

#### Article 10

Sans préjudice des pouvoirs que la Constitution confère au Bureau du Contrôleur général de la République, l'Autorité aura son propre système d'audit.

#### Article 11

Toute construction d'ouvrages, toute acquisition ou location de biens, toute prestation de services, toute transaction ou tout acte d'administration portant sur des biens ou toute concession de fonctions administratives qui pourraient être nécessaires aux activités de l'Autorité obéissent aux prescriptions énoncées dans les dispositions qui régissent et réglementent les marchés publics.

Toutefois, l'Organe exécutif pourra, par l'entremise du Ministère de la présidence, édicter des règlements permettant à l'Autorité de choisir la date de réalisation la plus opportune en ce qui concerne la construction d'ouvrages, la livraison de biens et la fourniture de services, l'objectif étant d'adapter la législation en vigueur sur les marchés publics à la nature très particulière des services que doit fournir l'Autorité.

## CHAPITRE III

### Organisation administrative

#### Section 1 – Structure organique

##### Article 12

L'Autorité aura la structure organique suivante :

1. Organes supérieurs de direction :
  - a) Le Conseil des Directeurs;
  - b) L'Administrateur;
  - c) L'Administrateur adjoint.
2. Organismes de gestion administrative et d'exécution des programmes :
  - a) La Direction générale de la marine marchande;
  - b) La Direction générale des ports et industries maritimes auxiliaires;
  - c) La Direction générale des ressources marines et côtières;
  - d) La Direction générale des gens de mer;
  - e) Toutes autres directions, sous-directions et unités administratives qui peuvent être créées par le Conseil des directeurs.
3. Le Conseil consultatif.
4. L'Institut panaméen de recherche maritime.

Le fonctionnement et l'organisation interne de chacune des entités mentionnées dans le présent article seront mis en harmonie avec les dispositions du présent Décret-Loi et des règlements d'application y relatifs.

##### Article 13

L'Autorité pourra exercer ses fonctions et attributions, soit directement, soit par l'entremise d'institutions existantes ou à créer conformément aux conditions énoncées dans les accords adoptés à cet effet.

S'agissant de la coordination à établir entre l'Autorité maritime du Panama et l'Autorité du Canal de Panama et compte tenu des dispositions du Titre XIV de la Constitution et de la Loi No 19 du 11 juin 1997, l'Autorité conclura avec l'Autorité du Canal de Panama les accords nécessaires aux fins du maintien des relations mutuelles de leurs relations mutuelles harmonieuses, dans le respect des obligations internationales de l'État panaméen, dont l'Autorité maritime est responsable au premier chef.

Il est entendu que les fonctions et attributions que le présent Décret-Loi confie à l'Autorité sont sans effet sur la compétence de l'Autorité du Canal de Panama pour ce qui est de l'administration, du fonctionnement, de la

conservation, de l'entretien et de la modernisation du Canal de Panama et des activités connexes, conformément aux règles constitutionnelles, à la Loi No 19 du 11 juin 1997 et aux règlements y relatifs.

## Section 2 - Le Conseil des Directeurs

### Article 14

Le Conseil des Directeurs de l'Autorité comprend sept membres, plus leurs suppléants, à savoir :

1. Un Ministre du Cabinet désigné par le Président de la République, qui assurera la présidence, son adjoint prenant sa place en son absence;
2. Le Ministre des affaires du Canal, l'Administrateur du Canal de Panama prenant sa place en son absence;
3. Un spécialiste et praticien du droit maritime;
4. Un chef d'entreprise ayant l'expérience du secteur maritime;
5. Une autorité en matière de formation des ressources humaines pour le secteur maritime;
6. Une autorité en matière de sciences nautiques;
7. Une autorité en matière de gestion des ressources marines.

Les Directeurs mentionnés aux alinéas 3 à 7 et leurs suppléants sont nommés par l'Organe exécutif.

Les Directeurs et leurs suppléants sont nommés pour une période de cinq ans correspondant au mandat présidentiel et leur mandat est renouvelable.

Un Directeur ne peut être révoqué que pour l'un des motifs spécifiés dans le présent Décret-Loi.

Paragraphe transitoire. Les Directeurs initiaux de l'Autorité resteront en fonctions jusqu'au 31 août 2004.

### Article 15

Pour pouvoir être Directeur de l'Autorité, il faut :

1. Être un ressortissant panaméen d'une intégrité reconnue;
2. Être âgé de 25 ans;
3. Ne pas avoir été condamné par la justice pour fraude ou délit contre la puissance publique;
4. Ne pas avoir au moment de sa nomination de liens de parenté au quatrième degré par le sang et au deuxième degré par l'alliance avec d'autres membres du Conseil des Directeurs.

#### Article 16

Les Directeurs de l'Autorité, vu leur statut, ne perçoivent ni émoluments ni indemnités de représentation mais ont droit à un per diem lorsqu'ils assistent aux réunions.

#### Article 17

Le Conseil des Directeurs se réunit en session ordinaire au moins une fois par mois et en session extraordinaire sur convocation de l'Administrateur ou de deux des membres du Conseil.

Le quorum pour les réunions du Conseil des Directeurs est la majorité des membres et les décisions sont prises à la majorité des voix conformément aux dispositions du Règlement intérieur.

#### Article 18

Le Conseil des Directeurs a les fonctions suivantes :

1. Proposer à l'Organe exécutif la politique de développement du secteur maritime ainsi que la stratégie maritime nationale;
2. Présenter à l'Organe exécutif une proposition en vue de l'établissement d'une méthode d'évaluation des ressources du secteur maritime dans le cadre du Système des comptes de la nation, une base étant ainsi mise en place pour faciliter la planification et l'allocation de ces ressources;
3. Adopter des politiques administratives, scientifiques et technologiques de nature à promouvoir et assurer la compétitivité et la profitabilité du secteur maritime et le développement de ses ressources humaines;
4. Coordonner l'activité de l'Autorité avec celle des autres institutions publiques ayant un lien direct ou indirect avec le secteur maritime;
5. Proposer et coordonner avec les organismes compétents les mesures nécessaires à la protection et à la conservation de l'environnement marin;
6. Examiner et approuver le plan annuel et le budget annuel de l'Autorité, qui seront préparés par l'Administrateur;
7. Arrêter l'organisation de l'Autorité et, d'une manière générale, adopter toutes mesures qu'il juge appropriées touchant l'organisation et le fonctionnement du secteur maritime;
8. Adopter le règlement intérieur de l'Autorité et son propre règlement intérieur;
9. Structurer, réglementer, déterminer, fixer, modifier et faire appliquer les taxes et droits à percevoir en contrepartie des services de l'Autorité;
10. Proposer à l'Organe exécutif la délimitation des zones maritimes et terrestres à l'intérieur desquelles il appartiendra à l'Administration d'exercer sa juridiction;

11. Autoriser les actes et contrats d'un montant supérieur à un million (1 000 000) de balboas;
12. Demander à l'Organe exécutif, si cela est indispensable, de lui faire reconnaître des servitudes sur certains terrains privés ou de les exproprier en vue de la réalisation des objectifs de l'Autorité;
13. Trancher en dernier ressort les réclamations et recours des utilisateurs des services de l'Administration maritime nationale, mettant ainsi fin au processus administratif pour ce qui est des actes accomplis par l'Administrateur;
14. Superviser la gestion de l'Administrateur, assurer le contrôle préalable de ses actes et exiger qu'il en rende compte;
15. Confirmer les nominations de cadres supérieurs administratifs et techniques de l'Autorité proposées par l'Administrateur;
16. Donner suite aux recommandations faites par l'Institut panaméen de recherche maritime;
17. Exercer telles autres fonctions prévues par la loi ou les règlements.

#### Article 19

Les Directeurs de l'Autorité seront suspendus et, le cas échéant, révoqués en cas de fraude ou de délit contre la puissance publique.

La mesure de suspension ou de révocation sera ordonnée sans préjudice de la sanction pénale applicable.

Les Directeurs peuvent également être suspendus ou révoqués par décision de l'Organe exécutif pour incapacité physique, mentale ou administrative dûment constatée.

#### Section 3 - Le Conseil consultatif

##### Article 20

Le Conseil consultatif comprend :

1. Le Directeur adjoint de l'Administration;
2. Le Secrétaire général à la science, la technologie et l'innovation (SENACYT) du Ministère de la Présidence;
3. Le Directeur des organisations internationales du Ministère des relations extérieures;
4. Le Directeur des affaires internationales du Ministère du travail et de la protection sociale;
5. Le Directeur général de l'Institut panaméen du commerce extérieur;
6. Le Président de la Chambre maritime du Panama;

7. Le Secrétaire général d'une des organisations sociales panaméennes de gens de mer que le Ministre du travail et du développement du secteur de l'emploi jugera opportun de suggérer.

#### Article 21

L'Administrateur adjoint de l'Autorité fait fonction de secrétaire du Conseil consultatif et pourra déléguer ses attributions à l'un quelconque des Directeurs des Directions générales de l'Autorité.

#### Article 22

Le Conseil consultatif se réunit en session ordinaire une fois par mois ou chaque fois que le Conseil des Directeurs estime nécessaire ou opportun de le consulter.

#### Article 23

Le Conseil consultatif a les fonctions suivantes :

1. Donner des avis à l'Administrateur de l'Autorité sur les questions concernant le secteur maritime, l'accomplissement par l'Autorité de sa mission et la rationalisation des pratiques des juridictions du secteur maritime qui sont soumises à son examen;
2. Assurer la liaison entre l'Autorité et les organismes siégeant au Conseil consultatif par l'intermédiaire de leurs représentants respectifs;
3. Saisir l'Administrateur de motions proposant des mesures axées sur l'amélioration, le développement et l'efficacité du secteur maritime;
4. Adopter son propre règlement intérieur.

#### Section 4 - L'Administrateur et l'Administrateur adjoint

#### Article 24

L'Organe exécutif désigne l'Administrateur et l'Administrateur adjoint de l'Autorité. L'Administrateur est le représentant légal de l'Autorité, fonction qui sera déléguée à l'Administrateur adjoint en cas d'absence temporaire ou permanente de l'Administrateur.

L'Administrateur est également responsable de toute l'administration de l'Autorité et peut, sous réserve de l'autorisation du Conseil des Directeurs, lorsqu'elle est requise en vertu du présent Décret-Loi, effectuer toute opération et passer tout acte, accord ou contrat que requiert la présente Loi.

#### Article 25

Pour être Administrateur ou Administrateur adjoint de l'Autorité, il faut :

1. Être un ressortissant panaméen d'une intégrité reconnue;
2. Être âgé de plus de 25 ans;

3. Ne pas avoir été condamné pour fraude ou délit contre la puissance publique;

4. Posséder un diplôme universitaire en administration maritime, administration publique, administration des affaires, relations internationales, droit, sciences économiques ou sciences politiques ou un autre diplôme universitaire similaire ou équivalent; ou

S'être occupé pendant au moins cinq (5) ans, soit de la direction, de la gestion et de l'administration du transport maritime ou des ressources marines, soit de l'administration ou de l'inspection de tout ce qui touche à la sécurité de la navigation, soit de l'exploitation des navires en général.

#### Article 26

L'Administrateur et l'Administrateur adjoint sont nommés pour une période de cinq ans correspondant au mandat présidentiel et leur mandat est renouvelable.

Paragraphe transitoire. Le premier Administrateur et le premier Administrateur adjoint de l'Autorité resteront en fonction jusqu'au 31 août 2004.

#### Article 27

L'Administrateur a les fonctions suivantes :

1. Préparer et présenter au Conseil des Directeurs une proposition en vue de l'établissement d'une méthode d'évaluation des ressources du secteur maritime dans le cadre du Système des comptes de la nation, une base étant ainsi mise en place pour faciliter la planification et l'allocation de ces ressources;
2. Préparer, aux fins d'approbation par le Conseil des Directeurs, les politiques, plans et programmes du secteur maritime. Ces politiques et programmes, une fois approuvées sont mis à exécution par les Directions générales compétentes de l'Autorité;
3. Préparer et soumettre à l'approbation du Conseil des Directeurs l'avant-projet de budget de l'Autorité;
4. Soumettre au Conseil des Directeurs un rapport annuel et les rapports qu'il peut demander;
5. Nommer et mettre en place les organes d'assistance-conseil, de consultation, d'exécution et de coordination qu'il juge opportun de créer, sous réserve de l'autorisation préalable du Conseil des Directeurs et conformément au Règlement intérieur de l'Autorité;
6. Proposer au Conseil des Directeurs les nominations de cadres supérieurs administratifs et techniques;
7. Nommer, muter, promouvoir, suspendre, licencier et révoquer le personnel subalterne conformément aux dispositions pertinentes de la loi et du Règlement intérieur de l'Administration;
8. Veiller à ce que les recommandations émanant des Directions générales soient le résultat d'un processus de coordination entre lesdites Directions;

9. Passer les contrats, accords et actes et effectuer les opérations entrant dans le cadre du mandat de l'Autorité dont le montant ne dépasse pas un million (1 000 000) de balboas, en se conformant aux dispositions de la loi et sans préjudice du contrôle ex ante et ex post du Conseil des Directeurs et dans le respect de la réglementation relative à la passation des marchés publics et des règlements de l'Autorité;
10. Vendre, aliéner, échanger ou transférer des biens meubles et immeubles de l'Autorité dont la valeur n'excède pas cinquante (50 000) balboas;
11. Identifier, recouvrer et administrer les impôts, taxes et autres redevances qui doivent être acquittés par quiconque contribue ou fait appel aux services de l'Autorité;
12. Trancher en dernier ressort les réclamations et recours des utilisateurs des services de l'Autorité, mettant ainsi fin au processus administratif pour ce qui est des actes accomplis par les Directeurs généraux de l'Autorité;
13. Exercer toutes autres fonctions et tous autres pouvoirs prévus par la loi et le règlement de l'Autorité ou conférés par l'Organe exécutif ou le Conseil des Directeurs;
14. Représenter l'Autorité à la Commission tripartite créée par le Décret en cabinet No 76 du 11 juillet 1990, lequel décret est, par les présentes, modifié en conséquence.

#### Article 28

Si le poste d'Administrateur devient vacant pour cause de décès ou de démission ou pour tout autre motif, l'Administrateur adjoint l'occupera jusqu'à ce que le nouveau titulaire ait été désigné ou ait pris ses fonctions.

L'Administrateur adjoint exerce les fonctions que lui confèrent le Conseil des Directeurs et l'Administrateur, ainsi que celles qui sont prévues dans le Règlement intérieur de l'Autorité.

#### Article 29

L'Administrateur et l'Administrateur adjoint ne peuvent être suspendus de leurs fonctions ou révoqués que par l'Organe exécutif, en vertu d'une décision prise à la majorité des membres du Conseil des Directeurs, pour cause d'incapacité physique, mentale ou administrative manifeste ou de condamnation à raison d'une fraude ou d'un délit contre la puissance publique.

La mesure de suspension ou de révocation sera ordonnée sans préjudice de la sanction pénale applicable.

### CHAPITRE IV

#### Direction générale de la marine marchande

#### Article 30

La Direction générale de la marine marchande a les fonctions suivantes :

1. Accomplir à titre exclusif tous les actes administratifs relatifs à l'enregistrement et à l'immatriculation des navires de la marine marchande nationale;
2. Autoriser et confier à d'autres fonctionnaires de l'administration publique panaméenne désignés par l'Autorité à cet effet l'accomplissement des actes relatifs à l'enregistrement provisoire des navires ou à l'inscription préliminaire des titres de propriété et autres droits réels à accorder en ce qui concerne les navires de la marine marchande nationale dûment immatriculés;
3. Établir la sédule voulue en vue du paiement des impôts, taxes et autres redevances qui doivent être acquittés par les navires de la marine marchande nationale dûment immatriculés;
4. Recevoir des agents des services extérieurs de l'Autorité tous les fonds recueillis et remises concernant la marine marchande nationale et leur infliger des sanctions s'ils manquent à leurs obligations en matière juridique et disciplinaire;
5. Faire respecter pour ce qui est des navires immatriculés au Panama, les dispositions de la législation nationale et des conventions internationales ratifiées par la République du Panama touchant la sécurité de la navigation, la sécurité maritime et la prévention et le contrôle de la pollution;
6. Procéder, elle-même ou par l'entremise de tierces parties qui peuvent être des entités publiques ou privées panaméennes ou étrangères, à des enquêtes sur tout accident maritime, rejet ou acte de pollution auquel est mêlé un navire immatriculé au Panama ou un navire de n'importe quelle nationalité se trouvant dans les zones maritimes et eaux intérieures du Panama;
7. Faire respecter les dispositions de la législation nationale et des conventions internationales ratifiées par la République du Panama touchant le contrôle portuaire d'État;
8. Infliger les sanctions voulues à quiconque contrevient aux lois et règlements concernant l'administration de la marine marchande nationale;
9. Exercer telles autres fonctions qui lui sont assignées par l'Administrateur et par le Conseil des Directeurs de l'Autorité.

#### CHAPITRE V

#### Direction générale des ports et des industries maritimes auxiliaires

#### Article 31

La Direction générale des ports et des industries maritimes auxiliaires a les fonctions suivantes :

1. Proposer et coordonner les plans de développement du système portuaire national et prendre les mesures voulues à cette fin;
2. Mettre en oeuvre un plan général pour le développement du système portuaire national conformément aux politiques arrêtées par le Bureau de l'Administrateur;

3. Faire exécuter, en ce qui concerne les ports et aménagements portuaires commerciaux à usage public, des travaux de construction, d'amélioration, d'agrandissement et d'entretien, conformément aux politiques arrêtées par le Bureau de l'Administrateur étant entendu qu'elle pourra réaliser des travaux elle-même ou en faisant appel à d'autres organismes spéciaux de l'État ou à des particuliers;
4. Exploiter et gérer les services portuaires visés au paragraphe précédent et superviser et contrôler les ports et aménagements qu'elle ne gère pas directement;
5. Gérer les ports et aménagements portuaires nationaux qui ne sont pas concédés à des entreprises privées et qui ne font pas partie des ports et aménagements portuaires de la puissance publique ou de l'Autorité du Canal de Panama;
6. Gérer et contrôler les concessions d'exploitation des ports nationaux existants ou qui pourraient être construits à l'avenir;
7. Améliorer les facilités de navigation, de manoeuvre et d'accostage offertes aux navires qui relâchent dans les ports panaméens et, d'une manière générale, la qualité des services dont ils ont besoin pour manutentionner au mieux les marchandises transportées et l'avitaillement, et régler la conduite de ces activités dans les zones portuaires;
8. Assurer, soit elle-même, soit par l'entremise de concessionnaires, le chargement, le déchargement, l'entreposage, la garde et la livraison aux destinataires ou à leurs représentants des marchandises, produits ou autres biens qui sont chargés ou déchargés;
9. Établir la sédule en vue du paiement des taxes et droits sur les services portuaires;
10. Travailler à ce que les entreprises maritimes auxiliaires soient en mesure de faire face aux besoins du canal de Panama et du système portuaire;
11. Infliger les sanctions appropriées en cas de contravention aux lois et règlements sur l'administration des ports et des industries maritimes auxiliaires;
12. Exercer telles autres fonctions qui lui sont assignées par l'Administrateur et le Conseil des Directeurs de l'Autorité.

## CHAPITRE VI

### Direction générale des ressources marines et côtières

#### Article 32

La Direction générale des ressources marines et côtières a les fonctions suivantes :

1. Gérer les ressources marines et côtières de l'État panaméen;
2. Promouvoir et coordonner avec l'Institut national des ressources naturelles renouvelables ou entité équivalente des plans visant à assurer l'utilisation

rationnelle des ressources marines, côtières et lacustres de manière à en faciliter la conservation, la régénération et l'utilisation durable;

3. Mettre en oeuvre, diriger, contrôler et évaluer les programmes de gestion côtière intégrés, conformément aux politiques arrêtées par le Bureau de l'Administrateur;
4. Assurer le strict respect des lois et règlements concernant l'utilisation des ressources marines et côtières et la conduite des activités dépendant de ces ressources;
5. Proposer l'adoption de règlements sur les pêcheries applicables aux bateaux de pêche battant pavillon étranger qui opèrent dans les eaux relevant de la juridiction de la République du Panama;
6. Statuer sur les demandes de permis présentées et tenir un registre des permis accordés aux fins de l'utilisation des ressources marines et côtières du pays et veiller, en fixant des limites et en exerçant une surveillance, à ce que ces activités se déroulent comme il convient;
7. Encourager la participation concertée à la gestion et au développement de la zone côtière des alliés stratégiques que sont les secteurs de production;
8. Établir des mécanismes en vue d'améliorer les qualifications scientifiques et techniques du personnel s'occupant de l'administration des ressources marines et côtières;
9. Encourager la recherche scientifique, facteur d'une importance fondamentale pour la bonne gestion des ressources marines et côtières;
10. Coordonner et arrêter avec les services de l'Autorité et avec l'Institut national des ressources naturelles renouvelables ou entité équivalente et proposer à l'Administrateur les mesures requises pour la protection et la conservation de l'environnement marin;
11. Établir la sédoule voulue en vue du paiement des taxes et droits sur l'exploitation et l'utilisation des ressources marines et côtières;
12. Infliger les sanctions appropriées en cas de contravention aux lois et règlements des ressources marines et côtières;
13. Veiller au respect de la législation sur l'environnement et de la législation sur la gestion, la conservation, la régénération et l'exploitation de l'environnement marin;
14. Exercer telles autres fonctions qui lui sont assignées par l'Administrateur et le Conseil des Directeurs de l'Autorité.

## CHAPITRE VII

### Bureau des gens de mer

#### Article 33

Le Bureau des gens de mer a les fonctions suivantes :

1. Faire respecter la législation sur l'éducation, la formation, les qualifications et la protection des gens de mer, conformément aux dispositions des accords internationaux ratifiés par la République du Panama;
2. Assurer le strict respect des règles minimums sur l'effectif des navires immatriculés au Panama dans la perspective de la sécurité de la navigation;
3. Administrer l'École nautique du Panama;
4. Autoriser, contrôler et superviser la mise en oeuvre des programmes d'enseignement et de formation de toutes autres institutions dispensant une éducation nautique ou maritime en général;
5. Procéder à des inspections sur les conditions de travail, de vie et d'hébergement à bord des navires battant pavillon panaméen afin d'assurer le strict respect de la législation nationale et des accords internationaux ratifiés par la République du Panama touchant le travail en mer et sur les voies maritimes;
6. Soumettre un rapport écrit aux autorités compétentes, décrivant les anomalies ou infractions découvertes lors des inspections visées au paragraphe 5 du présent article et recommander l'application de sanctions appropriées;
7. Établir la sédule en vue du paiement des taxes et droits sur les services qu'il fournit;
8. Exercer telles autres fonctions qui lui sont assignées par l'Administrateur et le Conseil des Directeurs de l'Autorité.

#### CHAPITRE VIII

#### Institut panaméen de recherche maritime

##### Article 34

Il est créé, avec le statut d'organe principal en matière de recherche appliquée dans le secteur maritime, un institut panaméen de recherche maritime dans le cadre duquel les utilisateurs des divers types de services fournis par l'Autorité auront un rôle à jouer.

##### Article 35

L'Institut a les fonctions suivantes :

1. Réaliser, favoriser et diriger des activités de recherche appliquée en vue de promouvoir le développement rationnel et durable du secteur maritime;
2. Élaborer et soumettre des recommandations au Conseil des Directeurs de l'Autorité.

Paragraphe transitoire. Le Conseil des Directeurs de l'Autorité nommera les cinq (5) membres du Secrétariat exécutif initial qui aura pour rôle d'encourager la participation du secteur privé et de proposer le règlement intérieur de l'Institut. Une fois établi, l'Institut décidera de son organisation et de son fonctionnement.

## CHAPITRE IX

### Clauses transitoires

#### Article 36

À compter de la promulgation du présent Décret-Loi, les agences et directions générales de l'Administration énumérées ci-après cesseront d'exister en tant que telles et deviendront partie intégrante de l'Autorité :

1. La Direction générale des postes consulaires et de la navigation du Ministère des finances et du trésor;
2. La Direction générale des ressources maritimes du Ministère du commerce et de l'industrie;
3. L'Autorité portuaire nationale;
4. Toute autre entité que l'Organe exécutif décidera d'intégrer à l'Autorité.

#### Article 37

Tous les biens et droits et le budget et le personnel des entités visés à l'article 36 sont transférés à l'Autorité. Parallèlement, l'Autorité assumera les obligations de ces entités au moment de l'entrée en vigueur du présent Décret-Loi.

L'Organe exécutif prendra les mesures nécessaires pour donner effet aux transferts prévus dans le présent article, en respectant dans tous les cas les droits acquis et les concessions en cours.

#### Article 38

Tous les biens et droits, le budget et le personnel de l'École nautique du Panama sont transférés à l'Autorité. Parallèlement, l'Autorité assumera les obligations de l'École au moment de l'entrée en vigueur du présent Décret-Loi.

#### Article 39

L'Organe exécutif peut déléguer à l'Autorité certaines des fonctions du Registre public touchant la constitution, la modification, l'annulation ou l'extinction des titres de propriété ou hypothèques sur des navires ainsi que l'enregistrement des mesures conservatoires ou de protection concernant les navires.

L'Organe exécutif peut également charger l'Autorité de certaines des fonctions qu'exerce actuellement le Service maritime national afin d'assurer le respect strict et intégral des lois et règlements régissant les zones maritimes de la République du Panama.

#### Article 40

La Commission maritime nationale est chargée de ménager le transfert des organismes et entités qui deviennent partie intégrante de l'Autorité maritime nationale instituée par le présent Décret-Loi conformément au décret d'exécution qui sera pris à cet effet.

## CHAPITRE X

### Dispositions finales

#### Article 41

À compter du moment où l'Autorité commencera à fonctionner, les dispositions des lois et décrets énumérés ci-dessous seront expressément abrogés pour ce qui est seulement de l'établissement des entités, agences et services qui, en vertu de l'article 36 du présent Décret-Loi, deviennent partie intégrante de l'Autorité : Loi No 2 du 17 janvier 1980, Décret-Loi No 17 du 26 octobre 1989, Décret en cabinet No 33 du 9 février 1990, Loi No 36 du 6 juillet 1995, Loi No 42 du 2 mai 1974, Loi No 2 du 11 février 1982, Décret en cabinet No 225 du 16 juillet 1969, Décret No 16 du 11 mai 1979 et Décret No 755 du 5 octobre 1971.

Le présent Décret-Loi abroge les lois et règlements avec lesquels il est incompatible.

#### Article 42

Le présent Décret-Loi prend effet immédiatement et entrera en vigueur à la date de sa promulgation.

ORDRE EST DONNÉ DE COMMUNIQUER ET DE PUBLIER LE PRÉSENT DÉCRET-LOI

FAIT dans la ville de Panama le dix février mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit (1998).

4. Sao Tomé-et-Principe

Loi No 1/98 sur la délimitation de la mer territoriale  
et de la zone économique exclusive<sup>2</sup>

Vu la nécessité de protéger les droits légitimes et intérêts essentiels de la nation pour ce qui est des ressources biologiques et non biologiques du domaine maritime de la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe,

Vu que les pêcheries et l'exploitation des ressources naturelles biologiques et non biologiques qui existent dans les fonds marins et leur sous-sol ainsi que dans les eaux adjacentes contiguës à la mer territoriale de Sao Tomé-et-Principe sont d'une importance capitale pour l'économie nationale,

Eu égard à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer,

Vu qu'il est nécessaire de procéder à la délimitation de la zone économique exclusive de l'État de Sao Tomé-et-Principe dans laquelle il aura des droits souverains et une juridiction exclusive en ce qui concerne toutes les ressources naturelles biologiques et non biologiques se trouvant dans ladite zone,

Par ces motifs,

L'Assemblée nationale, agissant en vertu de l'alinéa b) de l'article 86 de la Constitution, dispose ce qui suit :

Article premier

Mer territoriale

La mer territoriale de la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe a une largeur de 12 milles marins mesurée à partir de la ligne de base dont la limite extérieure est constituée par une ligne dont chaque point est à une distance égale à 12 milles marins du point le plus proche de la ligne de base.

Article 2

Ligne de base archipélagique

1. La ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale de la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe est constituée par des lignes droites reliant successivement les points extrêmes des deux îles principales, des flots et des récifs émergés les entourant qui sont définis par les coordonnées géographiques suivantes :

---

<sup>2</sup> Entrée en vigueur le 31 mars 1998.

Points	Repères	Latitude				Longitude			
		Degrés	Minutes	Secondes	N. S.	Degrés	Minutes	Secondes	E
1	Ilhéu das Rolas (SE)	00	00	45	S	06	31	44	E
2	Ilhéu das Rolas (E)	00	00	47	S	06	31	21	E
3	Ilhéu das Rolas (SO)	00	00	28	S	06	31	00	E
4	Ilhéu Gabado (SO)	00	07	52	N	06	59	05	E
5	Ilhéu Côco (O)	00	12	02	N	06	27	58	E
6	Ponta Furada (O)	00	14	39	N	06	27	56	E
7	Ponta Alemã	00	15	48	N	06	28	20	E
8	Ponta Diogovaz (O)	00	19	06	N	06	29	51	E
9	Pedra de Calé (NO)	01	43	40	N	07	22	55	E
10	Ilhéu Monteiro (NE)	01	41	14	N	07	28	20	E
11	Ponto a Sul da Pontada da Garça (E)	01	37	40	N	07	27	52	E
12	Ilhéu Carçoço (SE)	01	30	47	N	07	26	05	E
13	Ilhéu Santana (E)	00	14	29	N	06	45	59	E
14	Sete Pedras (SE)	00	02	17	N	06	37	48	E

2. L'ellipsoïde et les points géodésiques qui ont été utilisés pour déterminer les coordonnées géographiques sont les suivants :

Ellipsoïde utilisé : points du système géodésique international

a) Dans l'île de Sao Tomé

Fortaleza

Latitude : 0° 20' 49,02" N

Longitude : 6° 44' 41,85" E

Morro do Papagaio

Latitude : 1° 36' 46,87" N

Longitude : 7° 23' 39,65" E

### Article 3

#### Eaux situées en deçà de la ligne de base

Les eaux situées en deçà de la ligne de base constituent les eaux archipélagiques de la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe.

### Article 4

#### Délimitation de la zone économique exclusive

1. La largeur de la zone économique exclusive de la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe est de 200 milles marins mesurés à partir des lignes de base qui sont utilisées pour déterminer la largeur de la mer territoriale.

2. Si des dispositions spéciales figurent dans des traités internationaux conclus avec d'autres États dont les côtes sont adjacentes à celles de la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe, la limite extérieure de la zone économique exclusive de la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe n'empiétera pas sur la ligne médiane dont chaque point satisfait à la condition d'équidistance.

3. La ligne d'équidistance s'entend de la ligne dont chaque point est à une distance égale du point le plus proche de la ligne de base établie par chaque État conformément au droit international.

#### Article 5

#### Coordonnées géographiques

1. La limite extérieure de la zone économique exclusive est déterminée par les coordonnées géographiques figurant dans le tableau ci-dessous et est tracée sur la carte jointe en annexe à la présente Loi :

Points	Latitude					Longitude				
	Degrés	Minutes	Secondes	Décimale (m. & s.)	N. S.	Degrés	Minutes	Secondes	Décimale (m. & s.)	E
1	1	28	47,7	0,479917	S	7	16	16,9	0,271361	E
2	1	05	50,3	0,097306	S	6	40	38,3	0,677306	E
3	0	47	15,8	0,787722	S	6	11	30,7	0,191861	E
4	0	29	09,4	0,485944	S	5	43	56,3	0,732306	E
5	0	05	33,8	0,092722	S	5	06	05,2	0,101444	E
6	0	41	45,3	0,695917	N	3	37	03,2	0,617556	E
7	0	54	37,0	0,910278	N	3	12	11,9	0,203306	E
8	1	11	35,5	0,193194	N	3	16	22,4	0,272889	E
9	1	24	44,0	0,412222	N	3	20	44,8	0,345778	E
10	1	36	45,5	0,612639	N	3	25	37,9	0,427194	E
11	1	56	23,1	0,939750	N	3	35	09,0	0,585833	E
12	2	05	56,3	0,098972	N	4	25	32,8	0,585833	E
13	2	16	08,6	0,269056	N	5	05	47,1	0,096417	E
14	2	25	11,6	0,419889	N	5	32	02,5	0,534028	E
15	2	33	24,7	0,556861	N	5	51	26,2	0,857278	E
16	2	49	33,4	0,825944	N	6	24	15,7	0,404361	E
17	2	56	41,5	0,944861	N	6	43	07,2	0,718667	E
18	3	01	31,2	0,025333	N	7	01	26,7	0,024083	E
19	3	02	33,5	0,042639	N	7	07	38,9	0,127472	E
20	2	52	34,3	0,876194	N	7	22	35,9	0,376639	E
21	2	38	50,7	0,647417	N	7	42	20,8	0,705778	E
22	2	31	35,3	0,526472	N	7	53	20,4	0,889000	E

Points	Latitude					Longitude				
	Degrés	Minutes	Secondes	Décimale (m. & s.)	N. S.	Degrés	Minutes	Secondes	Décimale (m. & s.)	E
23	2	22	58,9	0,383028	N	8	06	56,8	0,115778	E
24	2	18	06,9	0,301917	N	8	14	23,9	0,239972	E
25	2	11	30,9	0,191917	N	8	23	44,5	0,395694	E
26	2	04	20,2	0,072278	N	8	32	45,0	0,545833	E
27	1	49	01,5	0,817083	N	8	30	25,8	0,507167	E
28	1	42	09,0	0,702500	N	8	28	57,6	0,482667	E
29	1	27	42,9	0,461917	N	8	25	12,0	0,420000	E
30	1	11	40,3	0,194528	N	8	21	35,5	0,359861	E
31	0	55	48,1	0,930028	N	8	16	55,1	0,281972	E
32	0	34	19,0	0,571944	N	8	11	54,3	0,198417	E
33	0	23	43,5	0,395417	N	8	09	15,4	0,154278	E
34	0	13	02,5	0,217361	N	7	59	41,4	0,994833	E
35	0	00	05,0	0,001389	S	7	50	28,0	0,841111	E
36	0	17	28,0	0,291111	S	7	41	21,1	0,689194	E
37	0	25	45,5	0,429306	S	7	37	42,9	0,628583	E
38	0	52	51,9	0,881083	S	7	28	25,6	0,473778	E

2. Les points 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7 définissent la ligne d'équidistance entre la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe et la République de Guinée équatoriale.

3. Le point 1 (triple point) est le point équidistant de la ligne de base de la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe, de celle de la République de Guinée équatoriale et de celle de la République du Gabon.

4. Les points 7, 8, 9, 10 et 11 sont les points géométriques situés à une distance du point extrême de la ligne de base de 200 milles marins qui sont déterminés en traçant un arc de circonférence d'un rayon de 200 milles marins ayant pour centre les points de la ligne de base définis ci-dessous :

- a) Ponta Furada :  
Latitude : 0° 14' 39" N  
Longitude : 6° 27' 56" E
- b) Ponta Diogo Vaz  
Latitude : 0° 19' 06" N  
Longitude : 6° 29' 51" E
- c) Principe  
Ilhéu Bombom  
Latitude : 1° 31' 03" N  
Longitude : 7° 25' 05" E

5. Les points 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 et 19 définissent la ligne d'équidistance entre la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe et la République du Nigéria.
6. Le point 19 (triple point) est le point équidistant de la ligne de base de la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe, de celle de la République du Nigéria et de celle de la République de Guinée équatoriale.
7. Les points 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 et 26 définissent la ligne médiane entre la République de Sao Tomé-et-Principe et la République de Guinée équatoriale.
8. Le point 26 (triple point) est le point équidistant de la ligne de base de la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe, de celle de la République de Guinée orientale et de celle du Gabon.
9. Les points 26, 27, 28 et 29 définissent la ligne médiane entre la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe et la République de Guinée équatoriale.
10. Les points 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38 et 1 définissent la ligne médiane entre la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe et la République du Gabon.

#### Article 6

##### Droits de la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe dans la zone économique exclusive

La République démocratique de Sao Tomé-et-Principe exerce les droits prévus par les conventions et textes internationaux ou qui en découlent, y compris, entre autres :

- a) Droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des fonds marins et de leur sous-sol et des eaux surjacentes;
- b) Droits et juridiction exclusifs en ce qui concerne la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages;
- c) Juridiction exclusive sur les autres activités liées à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, y compris l'utilisation des courants marins et de toute autre caractéristique du milieu marin dont il peut être tiré parti aux fins du développement technique et scientifique;
- d) Juridiction en ce qui concerne la préservation du milieu marin, notamment l'élimination et la maîtrise de la pollution;
- e) Recherche scientifique.

#### Article 7

##### Droits des autres États

1. Tous les autres États peuvent jouir de la liberté de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines ainsi que de la liberté

d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à la navigation et aux communications.

2. L'installation de câbles et de conduites fera l'objet d'arrangements avec l'État de la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe.

#### Article 8

##### Portée de la présente Loi

La présente Loi n'épuise pas le sujet pas plus qu'elle ne limite les droits de l'État de la République de Sao Tomé-et-Principe tels qu'ils découlent de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer adoptée le 10 décembre 1982 et d'autres instruments juridiques pouvant s'y rapporter.

#### Article 9

##### Abrogation

Les décrets-lois No 14/78, 15/78 et 48/82 sont abrogés.

#### Article 10

##### Entrée en vigueur

La présente Loi entrera en vigueur à la date de sa publication.

Promulguée par l'Assemblée nationale dans la ville de Sao Tomé le 11 mars 1998.

## B. Traités et déclarations

### Au niveau régional

1. Déclaration de Belize, adoptée par la troisième Conférence des ministres des pays membres de l'Organisation latino-américaine de développement halieutique à Belize City, le 27 novembre 1997

La treizième Conférence des ministres des pays membres de l'Organisation latino-américaine de développement halieutique,

Se félicitant de l'admission à l'Organisation latino-américaine de développement halieutique de Belize, qui renforce l'Organisation et l'aidera, en collaborant avec elle, à réaliser ses objectifs de développement halieutique de la région,

Notant les résultats de la réunion du Comité des pêcheries de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture tenue en mars 1997,

Tenant compte de la promulgation par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique d'amendements à la législation sur les mammifères marins, qui concrétisent certains des engagements pris dans la Déclaration de Panama et les efforts déployés par les pays pour faire avancer la négociation de l'Accord obligatoire portant amendement de l'Accord de La Jolla,

Reconnaissant l'importance de la Convention interaméricaine pour la protection et la conservation des tortues de mer,

Préoccupée de constater que, malgré l'existence d'un instrument juridique international garantissant la liberté du commerce et malgré les efforts intensifs de la région pour faire respecter cet accord, certains pays ou groupes de pays restent enclins à ériger des barrières contre les exportations latino-américaines de produits à base de poisson, ce qui a des effets négatifs sur la sécurité alimentaire, la rentabilité des investissements et le développement de cette importante activité,

Tenant compte de l'approbation par la Banque interaméricaine de développement du projet "Appui régional pour la mise en oeuvre des instruments internationaux sur les pêcheries",

Notant l'existence du phénomène naturel connu sous le nom de El Niño et de ses conséquences sur les océans et en particulier les pêcheries de la région,

Reconnaissant l'effort renouvelé accompli par la Bolivie en vue du développement durable de ses activités de pêche,

Tenant compte du fait que la pisciculture se développe en Amérique latine à un rythme tel qu'elle devient une option majeure pour le développement des pêcheries,

Profondément reconnaissante au peuple et au Gouvernement de Belize d'avoir accueilli la treizième Conférence des ministres,

Décide :

Premièrement : De se déclarer profondément satisfaite de l'admission de Belize à l'Organisation latino-américaine de développement halieutique;

D'exhorter les autres pays de l'Amérique latine et des Caraïbes qui ne sont pas encore membres de l'Organisation latino-américaine de développement halieutique d'envisager la possibilité d'y entrer afin de mettre la région dans une position de négociation plus favorable et de rendre les pays eux-mêmes plus capables de protéger leurs intérêts communs;

Deuxièmement : De prendre note avec satisfaction des résultats de la réunion du Comité des pêcheries de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture;

Troisièmement : De prendre note de l'amendement apporté à la législation des États-Unis pour résoudre le problème de l'embargo sur les thonidés;

D'exhorter les pays d'Amérique latine qui pratiquent la pêche au thon dans le Pacifique oriental à poursuivre leurs efforts pour que l'Accord obligatoire portant amendement de l'Accord de La Jolla soit adopté et signé à la réunion prévue pour février 1998 et qu'il soit ensuite ratifié et puisse entrer en vigueur;

Quatrièmement : D'exhorter les pays admis à devenir parties à la Convention interaméricaine sur la protection et la conservation des tortues de mer à signer et à ratifier la Convention en vue de son entrée en vigueur à brève échéance et d'exhorter les pays qui ont signé la Convention à la ratifier;

Cinquièmement : De se déclarer de nouveau profondément préoccupée par l'existence de pratiques commerciales contraires au droit international qui sont dépourvues de base scientifique et méconnaissent les efforts des pays membres pour appliquer les principes de la pêche responsable;

Sixièmement : D'exprimer sa préoccupation devant les mesures relatives à l'utilisation de l'appellation "sardine" adoptée par le Conseil de l'Union européenne;

Septièmement : De remercier la Banque interaméricaine de développement de sa réaction positive quant à la mise en oeuvre du projet "Appui régional à la mise en oeuvre des instruments internationaux sur les pêcheries" qui contribuera au développement durable des activités de pêche dans la région;

Huitièmement : D'encourager un effort régional, parrainé par l'Organisation, de rassemblement et d'échange d'informations à jour sur l'évolution du phénomène El Niño et ses conséquences possibles, effort devant notamment tenir compte des travaux accomplis dans le cadre du projet Estudio Regional del Fenomeno El Niño (ERFEN) de la Commission permanente du Pacifique Sud, ainsi que des travaux d'autres organisations;

De remercier la délégation du Pérou des renseignements communiqués à la Conférence sur cette importante question;

Neuvièmement : De prendre note avec satisfaction de la décision du Gouvernement bolivien d'encourager le développement durable de ses activités de pêche en créant l'Institut bolivien de la pêche et de la pisciculture;

Dixièmement : De réaffirmer sa décision de pousser la mise en oeuvre de plans régionaux de développement de la pisciculture en tant que moyen d'accroître le rendement piscicole dans un contexte de durabilité;

Onzièmement : D'exprimer sa profonde reconnaissance au Gouvernement bélizien pour sa généreuse hospitalité et la contribution qu'il a apportée au bon déroulement de la troisième Conférence des ministres.

Déclaration signée, après lecture et approbation, le 27 novembre 1997 à Belize City (Belize).

RÉSOLUTION No 147-CM-97

Rapport du Directeur exécutif

La Conférence des ministres,

Vu l'article 14 de l'Accord portant création de l'Organisation et le document de travail DT. No 2-XIII-RO-CM-97 établi par le Directeur exécutif,

Considérant

Que conformément aux dispositions de l'alinéa k) de l'article 11 de l'Accord portant création de l'Organisation, le Directeur exécutif a présenté un rapport annuel sur les activités menées dans les domaines de responsabilité définis par ledit Accord, le Règlement intérieur et les résolutions de la Conférence des ministres,

Décide :

Article unique

D'approuver le rapport présenté par le Directeur exécutif, qui rend compte de la mise en oeuvre du programme de travail de l'Organisation.

Belize, le 27 novembre 1997

RÉSOLUTION No 148-CM-97

Système de renseignements sur la pêche

La Conférence des ministres,

Vu l'article 14 de l'Accord portant création de l'Organisation,

Considérant

Que l'Organisation doit disposer d'informations suffisantes pour analyser la situation halieutique dans les pays membres et dans la région latino-américaine,

Qu'il est important de disposer d'un système de collecte d'informations sur la conduite des activités halieutiques dans chacun des pays de la région,

Qu'il convient de mettre en place un tel système, qui permettra d'effectuer des analyses et des évaluations en temps utile et dans de bonnes conditions,

Qu'il convient d'explorer la possibilité d'instituer un tableau regroupant toutes les informations halieutiques de la région, conformément aux directives approuvées à cet effet par la Conférence des ministres,

Décide ce qui suit :

#### Article premier

Chacun des pays membres de l'Organisation enverra chaque année au Directeur exécutif, au plus tard en juin, un rapport sur la conduite de ses activités halieutiques, comprenant notamment les informations visées à l'annexe 1 à la présente résolution.

#### Article 2

Le Directeur exécutif établira les contacts nécessaires pour obtenir des informations sur le développement des activités halieutiques dans les autres pays de la région.

#### Article 3

Le Directeur exécutif enverra à tous les membres de l'Organisation pour approbation le tableau OLDEPESCA susmentionné, accompagné des prévisions budgétaires correspondantes.

#### Article 4

Le Directeur exécutif préparera, pour approbation par les membres de l'Organisation, un projet de directives concernant la saisie des informations dans le tableau OLDEPESCA.

#### Annexe

- I. Résumé
- II. Action des pouvoirs publics
  - II.1 Administration des ressources halieutiques
  - II.2 Recherche
  - II.3 Financement
  - II.4 Efficience économique
  - II.5 Coopération internationale
  - II.6 Réglementation
  - II.7 Programmes de protection des espèces de poisson
- III. Pisciculture
  - III.1 Gestion/politique
  - III.2 Production

### III.3 Recherche

- IV. Statistiques halieutiques (production) (volume, valeur), balance commerciale des pêcheries (volume, valeur), production des principales pêcheries, traitement, consommation, etc.
- V. Traitement, marketing et consommation
- VI. Perspectives

#### RÉSOLUTION No 149-CM-97

#### Développement de la pisciculture dans la région

La Conférence des ministres,

#### Considérant

Que la pisciculture se développe en Amérique latine et dans les Caraïbes;

Que la pisciculture dans la région ouvre, tant au point de vue de l'utilisation durable des ressources naturelles que de l'amélioration des niveaux de vie des populations, des perspectives prometteuses en tant que source de nourriture et de revenus;

Que le développement de la pisciculture dans la région doit tenir compte des caractéristiques que présentent ces espèces du milieu naturel tant sur le plan commercial que sur le plan de la santé;

Que la pisciculture au niveau mondial se heurte à un certain nombre de difficultés liées par exemple à l'existence de maladies chez certains animaux;

Que, comme l'en avait chargé la douzième Conférence des ministres, le Directeur exécutif a identifié un ensemble d'éléments qui peuvent justifier le développement durable de cette activité dans une perspective de coopération régionale,

Décide ce qui suit :

#### Article premier

Approbation est donnée au plan régional d'action pour le développement de la pisciculture, lequel comporte notamment les volets ci-après :

- Établissement au sein du tableau OLDEPESCA d'une base de données;
- Formulation et mise en oeuvre d'un programme de coopération comprenant les éléments suivants :
  - \* Échange d'informations et d'experts
  - \* Réunions de consultations et ateliers techniques
  - \* Promotion du commerce des produits de la pisciculture dérivés des espèces du milieu naturel

- \* Mise en place de programmes de santé piscicole
- Développement de la coopération interinstitutionnelle avec les organisations de la région et d'autres pays du monde.

#### Article 2

Chaque pays membre et participant soumettra au Directeur exécutif ses observations et suggestions sur le contenu précis et la mise en oeuvre du plan le 15 février 1998 au plus tard.

#### Article 3

Le Directeur exécutif se chargera d'incorporer dans le plan les éléments proposés par les pays. Le plan sera ensuite soumis à l'examen des pays avant d'être établi dans sa forme définitive.

#### Article 4

Les pays, par l'entremise du Directeur exécutif, s'efforceront d'identifier des sources de financement pour la mise en oeuvre du plan.

Belize, le 27 novembre 1997

### RÉSOLUTION No 150-CM-97

#### Remerciements à la Banque interaméricaine de développement

La Conférence des Ministres,

Vu l'article 14 de l'Accord portant création de l'Organisation,

#### Considérant

Que l'Organisation a apporté une contribution importante et énergique à la coordination du système international de droit halieutique en participant à l'élaboration du Code international de conduite pour une pêche responsable et de l'Accord sur les poissons chevauchants et grands migrateurs,

Que, comme l'en avait chargé la Conférence des ministres, le Directeur exécutif a mené des négociations intensives et fructueuses avec la Banque interaméricaine de développement qui ont abouti à l'approbation du projet d'appui à la mise en oeuvre au niveau régional des instruments juridiques internationaux en matière halieutique,

Décide :

#### Article premier

De prendre acte avec satisfaction de l'approbation par la Banque interaméricaine de développement du projet d'appui à la mise en oeuvre au niveau régional des instruments juridiques internationaux en matière halieutique.

## Article 2

De remercier la Banque interaméricaine de développement d'avoir approuvé l'octroi d'une coopération technique pour la mise en oeuvre de cet important projet, qui témoigne une fois de plus de la volonté de la Banque d'appuyer le développement halieutique de l'Amérique latine.

Belize, le 26 novembre 1997

### RÉSOLUTION No 151-CM-97

#### Suivi des questions halieutiques conformément à la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES)

La Conférence des ministres,

Vu l'article 14 de l'Accord portant création de l'Organisation et les résolutions Nos 136-CM-96 et 138-CM-96,

#### Considérant

Que l'utilisation durable des ressources naturelles, notamment dans le domaine halieutique, est l'un des objectifs fondamentaux des pays de la région de l'Amérique latine et que des efforts considérables sont déployés à cet effet,

Que les pratiques discriminatoires affectant le commerce des produits de la pêche de l'Amérique latine se sont récemment intensifiées sur la base d'arguments environnementalistes qui ne reposent pas sur des preuves scientifiques,

Que l'Organisation maintient une présence active dans les diverses instances s'occupant de ces questions, avec des résultats positifs pour le commerce des produits de la pêche de la région,

Décide ce qui suit :

#### Article premier

Le Directeur exécutif continuera d'assurer le suivi systématique des propositions concernant l'inclusion dans les appendices de la CITES d'espèces marines, notamment s'agissant du requin.

En ce qui concerne la proposition tendant à créer un groupe de travail sur les espèces marines visées par la CITES, le Directeur exécutif devra, dans toute la mesure du possible, participer aux réunions qui seront convoquées pour l'étude de cette question dans le cadre de la CITES et sous d'autres auspices.

#### Article 2

Le Directeur exécutif se tiendra et tiendra les États membres au courant des activités de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture dans le cadre de :

- I. L'Atelier relatif aux requins;

II. L'Atelier relatif à la capacité des flottes;

III. L'Atelier relatif aux oiseaux marins.

### Article 3

Toute mesure visant à assujettir à des restrictions les activités halieutiques de la région est rejetée.

Belize, le 27 novembre 1998

## RÉSOLUTION No 152-CM-97

### Restrictions au commerce des sardines en conserve

La Conférence des ministres,

Vu l'article 14 de l'Accord portant création de l'Organisation et la résolution No 134-CM de la douzième session de la Conférence des ministres,

#### Considérant

Qu'à sa douzième session (La Havane, Cuba, 4-6 novembre 1996), la Conférence des ministres a adopté la résolution No 134-CM-96 par laquelle, après avoir analysé les dispositions arrêtées par les instances européennes sur la question, la proposition alternative du Codex Alimentarius et d'autres aspects techniques, elle a jugé préoccupantes et a rejeté les mesures adoptées par les autorités européennes touchant l'appellation commerciale "sardine",

Que certains pays membres de l'Union européenne importent traditionnellement d'Amérique latine des produits à base de sardine utilisant l'appellation commerciale "sardine", laquelle n'a pas le même contenu dans la réglementation juridique interne de ces pays et dans les normes courantes de commercialisation des sardines en conserve,

Qu'à sa douzième session, la Conférence des ministres a adopté la résolution No 140-CM-96, qui a créé le Groupe consultatif du commerce extérieur et de l'environnement,

Décide :

#### Article premier

De faire part aux autorités européennes des préoccupations que suscitent les mesures relatives à l'utilisation de l'appellation commerciale "sardine" adoptées par le Conseil de l'Union européenne.

#### Article 2

D'appuyer les efforts des gouvernements, du secteur privé et des milieux scientifiques de la région pour trouver des solutions viables au problème.

#### Article 3

De demander aux autorités européennes d'envisager la possibilité de réviser les règles sur le commerce des sardines en conserve afin de les mettre en

harmonie avec les données scientifiques les plus fiables dont disposent les organes techniques multilatéraux tels que la Commission du Codex Alimentarius.

#### Article 4

De charger le Groupe consultatif du commerce extérieur et de l'environnement d'examiner les aspects techniques de la question.

#### Article 5

De reconfirmer la résolution No 134-CM-96 adoptée à la douzième session de la Conférence des ministres.

#### Article 6

De demander au Directeur exécutif de transmettre la présente résolution ministérielle aux autorités de l'Union européenne.

Belize, le 27 novembre 1997

### RÉSOLUTION No 153-CM-97

#### Embarco sur le thon

La Conférence des ministres,

Vu l'article 14 portant création de l'Organisation et la résolution No 133-CM de la douzième session de la Conférence des ministres,

#### Considérant

Que le 15 août 1997, la Loi 105-42 dite Loi sur le Programme international de conservation des dauphins est entrée en vigueur aux États-Unis, avec pour conséquence la levée de l'embarco sur le thon, effet étant ainsi partiellement donné à la Déclaration de Panama de 1995,

Que la législation des États-Unis n'a pas modifié le concept "safe dolphin" à l'effet de refléter les progrès réalisés dans l'Accord de La Jolla de 1992 mais a renvoyé à plus tard le soin de le faire et ce, sous réserve de la conduite d'études préliminaires et finales sur les populations de mammifères marins et les effets, sur leurs effectifs, de la pêche à la seine thonnière,

Que les gouvernements latino-américains parties à l'Accord de La Jolla ont déployé des efforts louables pour mettre au point un instrument de droit international contraignant aux réunions officieuses de Caracas, Ensenada et Santa Fe de Bogotá (tenues en août, septembre et octobre 1997, respectivement),

Que les pays latino-américains ont eu des réunions avec les États membres de la Commission interaméricaine du thon des Tropiques aux fins d'échanges de vues sur le fonctionnement et le contenu de l'instrument contraignant destiné à remplacer l'Accord de La Jolla de 1992,

Que des négociations officielles ont eu lieu à la cinquante-neuvième session (extraordinaire) de la Commission interaméricaine du thon des Tropiques et à la trente-quatrième réunion sur la conservation des thons et dauphins du

Pacifique oriental au sujet de l'instrument destiné à remplacer l'Accord de La Jolla de 1992 et que le texte qui en est résulté est à un stade avancé,

Qu'à sa douzième session tenue à La Havane (Cuba) du 4 au 6 novembre 1996, la Conférence des ministres a adopté la résolution No 133-CM-96 où sont exposées les considérations techniques relatives à la pêche à la seine thonnière pratiquée dans le Pacifique oriental par les pays latino-américains,

Décide :

#### Article premier

De noter que les engagements pris par les États-Unis dans la Déclaration de Panama de 1995 ont été partiellement honorés et que les gouvernements des pays latino-américains se sont employés à honorer leurs propres engagements.

#### Article 2

D'exhorter les États membres de la Commission interaméricaine du thon des Tropiques, les gouvernements des États parties à l'Accord de La Jolla et les signataires de la Déclaration de Panama à continuer de faire tout en leur pouvoir en vue de la conclusion et de la signature, à la réunion qui doit se tenir en février 1998, de l'instrument contraignant portant amendement de l'Accord de La Jolla, puis, à un stade ultérieur, de sa ratification et de son entrée en vigueur.

#### Article 3

D'exprimer sa conviction que les études auxquelles procèdent les autorités des États-Unis responsables des pêches, conjointement avec la Commission interaméricaine du thon des Tropiques, sur les populations de mammifères marins et les effets, sur leurs effectifs, de la pêche à la seine thonnière aboutiront à des résultats concluants et confirmeront que ce mode de pêche est le plus rationnel du point de vue de l'environnement comme du point de vue économique puisqu'il permet de réaliser des captures de thon optimales et avec un minimum d'incidences sur les populations de dauphins et espèces voisines.

#### Article 4

De déclarer que les États latino-américains qui pratiquent la pêche au thon dans le Pacifique oriental sont prêts à participer aux travaux que doivent entreprendre les autorités halieutiques des États-Unis, convaincus qu'ils sont que ces travaux aboutiront aux mêmes conclusions que les études déjà réalisées sous les auspices de la Commission interaméricaine du thon des Tropiques et conduiront à la révision du concept "safe tuna".

#### Article 5

De reconfirmer mutatis mutandis la résolution No 133-CM-96 adoptée à la douzième session de la Conférence des ministres.

## Article 6

De prier le Directeur exécutif de donner la diffusion voulue à la présente résolution.

Belize, le 27 novembre 1997

### RÉSOLUTION No 154-CM-97

#### Convention interaméricaine pour la protection et la conservation des tortues marines

La Conférence des ministres,

Vu l'article 14 de l'Accord portant création de l'Organisation et la résolution No 141-CM de la douzième session de la Conférence des ministres,

#### Considérant

Qu'à sa douzième session (La Havane, Cuba, 4-6 novembre 1996), la Conférence des ministres a adopté la résolution No 141-CM-96 dans laquelle elle a exhorté les pays admis à devenir parties à la Convention interaméricaine pour la protection et la conservation des tortues marines à accomplir les formalités requises aux fins de la signature et de la ratification de la Convention,

Que la Convention interaméricaine adoptée le 1er décembre 1996 a été signée par les Gouvernements du Brésil, du Costa Rica, des États-Unis d'Amérique, du Nicaragua, du Pérou et du Venezuela,

Que les milieux scientifiques ont appuyé les gouvernements de la région et les ont exhortés à signer et à ratifier la Convention, tant à l'occasion du dix-septième symposium annuel sur la biologie et la conservation des tortues marines (Orlando, Floride, 2-8 mars 1997) que lors de l'atelier régional sur la conservation des tortues marines en Amérique centrale (Tortuguero, Costa Rica, 26 septembre-1er octobre 1997),

Décide :

#### Article premier

De prendre note avec satisfaction du fait que plusieurs pays de la région ont signé la Convention interaméricaine pour la protection et la conservation des tortues marines.

#### Article 2

D'exhorter les pays admis à devenir parties à la Convention à la signer et les pays qui l'ont signée à la ratifier pour qu'elle puisse entrer en vigueur à brève échéance.

#### Article 3

De reconfirmer, mutatis mutandis, la résolution No 141-CM-96 adoptée à la douzième session de la Conférence des ministres.

#### Article 4

De prier le Directeur exécutif de donner la diffusion voulue à la présente résolution.

Belize, le 27 novembre 1997

#### RÉSOLUTION No 155-CM-97

##### Hommage à Margarita Lizarraga

La Conférence des ministres,

Vu l'article 14 de l'Accord portant création de l'Organisation,

##### Considérant

L'importante contribution personnelle et professionnelle de Mme Margarita Lizarraga au développement durable de la pêche dans la région,

Décide :

##### Article unique

D'exprimer sa gratitude et de rendre hommage à Mme Margarita Lizarraga pour sa contribution inestimable au développement halieutique de l'Amérique latine et en particulier pour son apport précieux à la rédaction du Code international de conduite pour une pêche responsable.

Belize, le 27 novembre 1997

#### RÉSOLUTION No 156-CM-97

##### Encouragement à l'effort de développement halieutique de la Bolivie

La Conférence des ministres,

Vu l'article 14 de l'Accord portant création de l'Organisation,

##### Considérant

Que le Gouvernement bolivien a fait des efforts considérables pour assurer son développement halieutique dans le respect des principes de durabilité des ressources aquatiques,

Que le Gouvernement bolivien a bénéficié à cette fin de l'appui financier de l'Union européenne dans le cadre du projet de coopération BOL/B7-3010/94/053 sur l'appui à la pêche et à la pisciculture en Bolivie, projet auquel l'Organisation latino-américaine de développement halieutique a activement collaboré,

Décide :

### Article unique

D'assurer le Gouvernement bolivien de son plein appui à l'idée de créer l'Institut bolivien de la pêche et de la pisciculture (INBOPECA).

Belize, le 27 novembre 1997

RÉSOLUTION No 157-CM-97

### Budget et programme de travail pour 1998

La Conférence des ministres,

Vu :

Les articles 11 j) 14 de l'Accord portant création de l'Organisation,

Le projet de budget et le projet de programme de travail pour 1998,

La résolution No 020-CM, qui a approuvé le système de contributions de l'Organisation,

Les résolutions Nos 070-CM et 086-CM qui ont amendé le barème des contributions,

La résolution No 143-CM qui a créé le Comité des finances,

### Considérant

Qu'il est nécessaire de mettre à la disposition du Directeur exécutif les ressources budgétaires et les ressources de programme indispensables au déroulement normal des activités de l'Organisation,

Qu'il est donc nécessaire d'approuver le budget et le programme de travail pour 1998,

Que, pour mettre un terme aux difficultés financières de l'Organisation, il faut inciter les pays membres à honorer leurs obligations en temps voulu,

Décide :

### Article premier

D'approuver le budget et le programme de travail pour 1998 contenus aux annexes 1 et 2, qui font partie intégrante de la présente résolution.

### Article 2

D'exhorter les pays membres participants à verser leur contribution durant le premier semestre de chaque année pour faciliter le déroulement normal des activités de l'Organisation.

Article 3

Que le Comité des finances où siègent le Président et le Vice-Président de l'Organisation comprendra en outre en 1998 les délégations du Mexique et du Pérou et qu'il se réunira selon que de besoin.

Article 4

D'approuver le rapport d'audit préparé par la société Mejia y Asociados.

Belize, le 27 novembre 1997

## 2. Cambodge

### Délimitation de frontière maritime dans le golfe de Thaïlande, intéressant deux États voisins du Cambodge, le Royaume de Thaïlande et la République socialiste du Viet Nam, et le Cambodge lui-même<sup>3</sup>

Le Ministère des affaires étrangères et de la coopération internationale présente ses compliments à l'Ambassade royale de Thaïlande et à l'Ambassade de la République socialiste du Viet Nam à Phnom Penh et, se référant à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Thaïlande et le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam sur la délimitation de la frontière maritime entre les deux pays dans le golfe de Thaïlande, a l'honneur de déclarer que la position du Gouvernement royal du Cambodge est la suivante :

1. L'Accord susvisé entre la Thaïlande et le Viet Nam, signé le 9 août 1977 à Bangkok, constitue, de par son article premier, paragraphe 3, qui est fondé sur la prétendue "frontière maritime" entre la République socialiste du Viet Nam et le Royaume du Cambodge et auquel le Cambodge n'a jamais souscrit, une violation de la souveraineté du Cambodge et de ses droits tant sur sa zone économique exclusive que sur son plateau continental dans cette partie du golfe de Thaïlande.
2. Toutes les dispositions dudit Accord sont sans préjudice de la position du Cambodge et sont, au regard du droit international, dépourvues de force obligatoire en ce qui concerne le Cambodge et sans effet sur ses droits et intérêts légitimes dans la zone considérée.
3. Le plateau continental et la zone économique exclusive dans cette partie du golfe de Thaïlande doivent être délimités par voie d'accord conformément aux principes généraux du droit international et à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, qui demande à tous les États intéressés de parvenir à une solution équitable.
4. À cet égard, le Cambodge réserve entièrement sa position sur toute délimitation de la frontière maritime dans cette partie du golfe de Thaïlande qui a été ou pourrait être opérée sans l'accord du Gouvernement royal du Cambodge.
5. Mu par la bonne volonté, l'esprit de coopération et le respect de la souveraineté de chaque État, le Gouvernement royal du Cambodge se déclare à nouveau prêt et résolu à apporter à ses voisins un concours positif, constructif et amical pour que la question fasse l'objet le plus tôt possible d'un arrangement provisoire de caractère pratique ou d'un règlement définitif.

---

<sup>3</sup> Texte communiqué par la Mission permanente du Royaume du Cambodge auprès de l'Organisation des Nations Unies dans une note verbale datée du 13 mars 1998.

### 3. Nouvelle-Zélande

#### État au 9 mars 1998 de la Convention pour l'interdiction de la pêche au filet maillant dérivant de grande dimension dans le Pacifique Sud<sup>4</sup>

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande, dépositaire de la Convention pour l'interdiction de la pêche au filet maillant dérivant de grande dimension dans le Pacifique sud (la Convention), signale qu'un instrument de ratification de la Convention a été déposé auprès de lui par le Gouvernement des îles Salomon le 19 janvier 1998. Conformément au paragraphe 2 de l'article 13, la Convention est entrée en vigueur pour les îles Salomon le 19 janvier 1998.

Une liste à jour des parties à la Convention sur la pêche au filet maillant dérivant est jointe à la présente communication.

#### Convention pour l'interdiction de la pêche au filet maillant dérivant de grande dimension dans le Pacifique Sud

Lieu de conclusion : Wellington  
Date de conclusion : 24 novembre 1989  
Entrée en vigueur : 15 mai 1991  
État: En vigueur (3)  
Références : 701/14/7/10/4

#### Textes antérieurs

#### Textes subséquents

#### Texte de la Convention

M1989/08-01  
N1989/08-02

(1990) 29 ILM 1449  
NZTS 1991 No 14

#### Observations :

La date d'entrée en vigueur est celle du dépôt du quatrième instrument de ratification ou d'adhésion et ensuite, celle du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion. La Nouvelle-Zélande est dépositaire de la Convention en vertu du paragraphe 2 de l'article 10. Les préoccupations émises par le Forum du Pacifique Sud sont à l'origine de cet instrument.

---

<sup>4</sup> Communiqué par la Mission permanente de la Nouvelle-Zélande dans une note verbale du 26 février 1998.

Liste des parties à la Convention pour l'interdiction de la pêche au filet maillant dérivant de grande dimension dans le Pacifique Sud

Pays	Date de signature	Date de ratification	Date d'adhésion	Date effective	Date de retrait	Notes additionnelles
Nouvelle-Zélande	29 novembre 1989	17 mai 1991		17 mai 1991		C
Australe	2 février 1990	6 juillet 1992		6 juillet 1992		
États fédérés de Micronésie	29 novembre 1989	20 décembre 1990		28 février 1992		D
États-Unis d'Amérique	14 novembre 1990	28 février 1992		18 janvier 1994		
Fidji	11 août 1993	18 janvier 1994				
France	30 avril 1990			17 mai 1991		
Îles Cook	29 novembre 1989	24 janvier 1990		10 janvier 1992		
Îles Marshall	29 novembre 1989					C
Îles Pitcairn				17 janvier 1998		
Îles Salomon	7 mars 1991	17 janvier 1998		17 mai 1991		
Kiribati	13 février 1990	10 janvier 1992		14 octobre 1992		
Nauru	13 février 1990	14 octobre 1992		9 juin 1997		
Nioué	29 novembre 1989	9 juin 1997				
Palaos	29 novembre 1989					C
Papouasie-Nouvelle-Guinée						
Samoa occidentale			9 septembre 1996	9 septembre 1996		
Tokélaou	29 novembre 1989	17 mai 1991		17 mai 1991		C
Tonga						
Tuvalu	13 février 1990					
Vanuatu	13 février 1990					

Protocole II à la Convention pour l'interdiction de la pêche au filet maillant dérivant de grande dimension dans le Pacifique Sud<sup>5</sup>

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande, dépositaire de la Convention [pour l'interdiction de la pêche au filet maillant dérivant de grande dimension dans le Pacifique Sud] et des Protocoles y relatifs, a l'honneur de signaler une erreur dans le texte français du paragraphe 1 b) de l'article 3 du Protocole II où a été repris, à tort, un membre de phrase figurant dans la Convention.

Dans sa version française, le paragraphe 1 b) de l'article 3 du Protocole II se lit comme suit :

"1) Chaque Partie s'engage à :

a) ...

b) prendre des mesures conformes au droit international afin de restreindre les activités de pêche au **filet maillant dérivant dans la Zone d'application de la Convention**, comprenant ...".

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande précise que dans le texte anglais du Protocole II, l'équivalent du membre de phrase "maillant dérivant dans la Zone d'application de la Convention" n'apparaît pas.

En tant que dépositaire de la Convention et des Protocoles y relatifs, le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande est habilité, en vertu du paragraphe 2 de l'article 79 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, à notifier l'erreur aux États signataires et aux États contractants et, si aucune objection n'a été faite dans un délai approprié, à la corriger en dressant un procès-verbal de rectification.

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande propose de rectifier le texte français en en éliminant les mots "dérivant dans la Zone d'application de la Convention" et fera procéder à la correction à moins qu'un des destinataires initiaux du texte final du Protocole II n'y fasse objection avant le 18 mai 1998.

Si cette proposition est acceptable et si aucune objection n'est faite d'ici au 18 mai 1998, le texte français du paragraphe 1 b) de l'article 3 sera rectifié, le moment venu, par voie de procès-verbal.

---

<sup>5</sup> Communiqué par la Mission permanente de la Nouvelle-Zélande auprès de l'Organisation des Nations Unies dans une note verbale datée du 9 mars 1998.

### III. INFORMATIONS JURIDIQUES PROVENANT D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

#### Organisation maritime internationale

##### 1. Résolution A.847(20)

#### Directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI

##### 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'à sa seizième session, elle a confirmé la teneur de la résolution A.500(XII) et a accordé le plus haut degré de priorité à l'accélération de l'application des instruments internationaux relatifs à l'amélioration de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution,

Reconnaissant qu'en vertu du droit international, les États du pavillon sont tenus de s'acquitter des responsabilités imposées par les règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées qui figurent dans les instruments de l'OMI et les autres instruments obligatoires et de prendre toutes les mesures nécessaires pour en garantir le respect,

Réaffirmant son désir d'assurer que les navires satisfont à tout moment aux normes définies dans les instruments pertinents de l'OMI en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution,

Consciente des difficultés que certains États éprouvent à donner pleinement et entièrement effet aux dispositions des instruments de l'OMI,

Reconnaissant l'importance de la ratification et de l'application par tous les États du pavillon des normes maritimes pertinentes adoptées par d'autres organisations internationales,

Désireuse d'aider les gouvernements membres à garantir la réalisation des objectifs de l'OMI,

Avant adopté la résolution A.739(18) - Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration, et la résolution A.789(19) - Spécification définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats,

Notant que, tandis que les États peuvent obtenir certains avantages en devenant partie aux instruments destinés à renforcer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires, les avantages désirés peuvent uniquement être obtenus si toutes les parties concernées s'acquittent entièrement de leurs obligations en vertu des conventions,

Notant par ailleurs qu'une convention, quelle qu'elle soit, n'aura une portée réelle que si tous les États :

1. Deviennent partie aux instruments mentionnés ci-dessus;
2. Les appliquent largement et effectivement;
3. Les font respecter rigoureusement;
4. Notifient à l'Organisation, selon le cas.

Avant examiné la recommandation faite par le Comité de la sécurité maritime à sa soixante-huitième session et par le Comité de la protection du milieu marin à sa quarantième session,

1. Adopte les Directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI, 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 procéder, avec la participation directe des gouvernements intéressés, à une analyse approfondie des problèmes rencontrés par ceux-ci dans l'application des instruments de l'OMI, en vue d'identifier les besoins et de trouver des solutions adéquates;

3. Prie également ces comités de maintenir les Directives à l'étude et de les mettre à jour en tenant compte des résultats de l'analyse approfondie susvisée; et

4. Annule la résolution A.740(18).

#### ANNEXE

### Directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI

#### 1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Les présentes Directives ont pour objet de donner aux États du pavillon le moyen d'adopter et de maintenir des mesures destinées à garantir l'application et le respect effectifs des conventions ci-après de l'OMI<sup>6</sup> :

1. Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS);
2. Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78);
3. Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (Convention LL); et
4. Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW).

---

<sup>6</sup> Il convient de se reporter aux amendements applicables qui peuvent être alors en vigueur.

1.2 Conformément aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des conventions susnommées de l'OMI, les administrations sont chargées de promulguer des lois et des règlements et de prendre toute autre mesure nécessaire pour donner pleinement et entièrement effet à ces instruments afin de garantir que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine et de la protection du milieu marin, un navire est apte au service auquel il est destiné.

1.3 Les administrations devraient améliorer l'efficacité des mesures prises pour donner effet aux conventions et protocoles qu'elles ont acceptés et veiller à ce que leur application soit dûment contrôlée. L'amélioration en question peut être obtenue par l'application et l'exécution rigoureuses et plus efficaces de la législation nationale. Le recours aux présentes Directives peut contribuer à cette amélioration.

1.4 Certains États du pavillon ont eu du mal à appliquer intégralement les instruments de l'OMI et à faire en sorte que les visites soient effectuées rapidement et dans les délais requis. Ces difficultés peuvent être d'ordre financier ou être imputables au manque de personnel ou de connaissances techniques spécialisées, à la délégation des pouvoirs, au partage des responsabilités et à une supervision inadéquate des organismes agissant au nom de l'État du pavillon.

1.5 Une assistance technique peut être fournie par l'intermédiaire de l'OMI aux États du pavillon qui ont des difficultés à faire face à leurs obligations internationales ou à observer les présentes Directives.

## 2. MESURES INITIALES

2.1 Lorsqu'une convention entre en vigueur à l'égard d'un État, le gouvernement de cet État doit être en mesure d'en appliquer les dispositions par le biais de la législation nationale appropriée et de mettre en place l'infrastructure nécessaire. Autrement dit, le gouvernement doit disposer d'un organe législatif qui puisse adopter les lois applicables aux navires battant son pavillon et en assurer le respect. Conformément à l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et aux dispositions pertinentes des conventions de l'OMI mentionnées en 1.1, l'État doit, à cet effet :

1. Être à même de promulguer des lois lui permettant d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon et, en particulier, de disposer du cadre juridique nécessaire pour les prescriptions générales applicables aux registres, l'inspection des navires, la législation en matière de sécurité et de prévention de la pollution applicable à ces navires et la réglementation apparentée;
2. Établir le cadre juridique nécessaire pour faire respecter sa législation nationale, y compris les procédures connexes en matière d'enquête et de sanctions; et
3. Disposer d'un personnel en nombre suffisant spécialisé dans le domaine maritime pour l'aider à promulguer les lois nationales nécessaires et à s'acquitter des obligations de l'État du pavillon y compris celles prévues par chaque convention en matière de notification.

2.2 On trouvera à l'appendice un cadre proposé de législation nationale pour l'application de la Convention SOLAS, de MARPOL, de la Convention LL et de la Convention STCW.

### 3. APPLICATION

3.1 Pour s'acquitter pleinement de ses obligations, l'État du pavillon devrait :

1. Mettre en oeuvre ses politiques par la publication d'une législation nationale et de directives qui permettront d'appliquer et de faire respecter les prescriptions des conventions;
2. Assigner des responsabilités au sein de l'Administration pour mettre à jour et réviser les politiques, selon les besoins; et
3. Adopter officiellement ces mesures dans le cadre d'un document de planification stratégique à long terme.

3.2 L'État du pavillon devrait s'efforcer de mettre en place une infrastructure de soutien qui puisse administrer un programme de sécurité et de protection de l'environnement et qui devrait comprendre au minimum les éléments suivants :

1. Personnel possédant les compétences techniques et les qualifications nécessaires pour orienter, diriger et gérer le programme et assurer la continuité du service. L'État du pavillon devrait recruter et former des candidats appropriés en tirant pleinement parti des services offerts par l'OMI en matière de formation et d'assistance technique;
2. Directives administratives permettant d'appliquer les règles internationales pertinentes ainsi que toute règle nationale interprétative pouvant être nécessaire;
3. Services et personnel correspondant au nombre, au type et au tonnage des navires qui battent son pavillon. Lorsqu'il détermine le nombre et l'emplacement des bureaux nécessaires, l'État du pavillon devrait tenir compte des données recueillies dans le cadre du programme de contrôle et de surveillance visé plus loin et du volume de travail délégué à des organismes reconnus. Il convient de noter que les constatations de non-respect des instruments peuvent indiquer qu'il est nécessaire de mettre davantage l'accent sur ces domaines afin de garantir l'observation des instruments ou d'accroître les ressources du programme;
4. Ressources permettant d'assurer l'observation des prescriptions fondamentales des Conventions MARPOL, SOLAS et LL, au moyen d'un programme d'audit et d'inspection indépendant des organismes auxquels l'État du pavillon a délégué le pouvoir de délivrer les certificats et les documents internationaux prescrits;
5. Ressources permettant de garantir le respect des prescriptions de la Convention STCW, telle que modifiée, notamment les ressources nécessaires pour garantir que :

- 5.1 La formation, l'évaluation des compétences des gens de mer et la délivrance des brevets sont conformes aux dispositions de la Convention;
  - 5.2 Les brevets et certificats et les visas prescrits par la Convention STCW témoignent effectivement des compétences des gens de mer servant à bord de chaque navire battant son pavillon et reprennent la terminologie appropriée de la Convention STCW ainsi que les mêmes termes que ceux utilisés dans le document concernant les effectifs de sécurité délivré au navire;
  - 5.3 Il est possible de procéder à une enquête impartiale sur un manque de compétence, un acte ou une omission signalés, de la part des titulaires de brevets ou de visas délivrés par cette partie, qui sont susceptibles de présenter une menace directe pour la sauvegarde de la vie humaine ou les biens en mer ou pour le milieu marin;
  - 5.4 Les brevets ou visas délivrés par l'État du pavillon peuvent être retirés, suspendus ou annulés lorsque cela est justifié ou nécessaire pour empêcher les fraudes;
  - 5.5 Les dispositions administratives, notamment celles mettant en cause des activités de formation, d'évaluation et de délivrance des brevets qui sont du ressort d'un autre État, sont telles que l'État du pavillon accepte la responsabilité qui lui incombe de garantir la compétence des capitaines, officiers et autres gens de mer servant à bord des navires battant son pavillon. Il convient à cet égard de se référer en particulier aux règles I/2, I/9, I/10 et I/11 de la Convention STCW, telle que modifiée; et
6. Ressources permettant d'assurer que des enquêtes sur les accidents sont effectuées et que les cas de navires présentant des déficiences sont traités de manière appropriée et dans les meilleurs délais.

#### 4. DÉLÉGATION DES POUVOIRS

4.1 De nombreux États du pavillon habilite des organismes à effectuer en leur nom les visites et inspections prescrites par les conventions de l'OMI. Il est nécessaire de réglementer la délégation de tels pouvoirs afin de favoriser l'uniformité des inspections et de maintenir les normes établies. Par conséquent, toute délégation de pouvoir aux organismes reconnus devrait être conforme aux Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration (résolution A.739(18)<sup>7</sup> et aux Spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats (résolution A.789(19)<sup>8</sup> et à cet égard il conviendrait en particulier de prendre les mesures suivantes :

---

<sup>7</sup> La résolution A.739(18) est devenue obligatoire en vertu de la règle XI/1 de la Convention SOLAS le 1er janvier 1996.

<sup>8</sup> La résolution A.789(19) doit devenir obligatoire, en vertu de la règle XI/1 de la Convention SOLAS, telle que modifiée, le 1er juillet 1998.

1. S'assurer que l'organisme reconnu dispose de moyens techniques, de gestion et de recherche suffisants pour mener à bien les tâches qui lui ont été confiées, conformément aux normes minimales applicables aux organismes reconnus agissant au nom de l'Organisation, figurant à l'appendice 1 de la résolution A.739(18);
2. Établir un accord écrit officiel entre l'Administration et l'organisme reconnu qui devrait comprendre au moins les éléments énumérés à l'appendice 2 de la résolution A.739(18), ou aux autres dispositions légales équivalentes, se fondant éventuellement sur l'accord type pour l'habilitation des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration (MSC/Cir.710/MEPC/Cir.307);
3. Donner des instructions précisant les mesures qu'il convient de prendre lorsqu'il est constaté que le navire n'est pas apte à prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord ou qu'il présente un danger excessif pour le milieu marin;
4. Fournir à l'organisme reconnu tous les instruments pertinents de la législation nationale donnant effet aux dispositions des conventions ou préciser si les normes de l'Administration vont au-delà des prescriptions énoncées dans les conventions à certains égards; et
5. Spécifier que l'organisme reconnu doit tenir une documentation qui fournisse à l'Administration les données nécessaires pour l'aider à interpréter les règles des conventions.

4.2 Afin de s'acquitter intégralement de ses obligations internationales lorsqu'il adopte ce type d'arrangement, l'État du pavillon devrait établir un programme de surveillance doté de ressources suffisantes pour contrôler en permanence ses organismes reconnus et communiquer avec eux par le biais des mesures suivantes :

1. Conserver le pouvoir d'effectuer des inspections complémentaires pour s'assurer que les navires qui battent son pavillon satisfont à toutes les prescriptions nationales venant compléter les conventions de l'OMI telles que, par exemple, les normes applicables à la sécurité et à l'hygiène du travail, le niveau des effectifs, la durée du travail, et les langues requises pour les communications de bord; et
2. Prévoir un personnel qui ait une bonne connaissance des règles et règlements de l'État du pavillon et des organismes reconnus et qui soit disponible pour exercer sur place une surveillance effective des organismes reconnus.

## 5. CONTRÔLE DU RESPECT DES INSTRUMENTS

5.1 Pour s'acquitter de ses obligations internationales, un État du pavillon doit établir et exercer effectivement un contrôle sur les navires battant son pavillon. La nécessité de ce contrôle est établie à l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et prévue implicitement dans les conventions de l'OMI énumérées en 1.1.

5.2 À cette fin, l'État du pavillon devrait prendre toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que les navires battant son pavillon respectent

les règles et normes internationales. Ces mesures devraient, notamment, consister à :

1. Interdire aux navires battant son pavillon d'appareiller jusqu'à ce qu'ils puissent prendre la mer en respectant les prescriptions des règles et normes internationales;
2. Procéder à des inspections périodiques des navires battant son pavillon afin de vérifier que l'état effectif du navire et son équipage sont conformes aux certificats détenus à bord;
3. Engager des poursuites à l'encontre des navires battant son pavillon qui ont enfreint les règles et normes internationales, quel que soit le lieu de l'infraction, et
4. Prévoir dans la législation et les règles nationales des sanctions suffisamment sévères pour dissuader les navires battant son pavillon d'enfreindre les règles et normes internationales.

5.3 Un programme de contrôle et de surveillance devrait faire partie intégrante de l'administration de la sécurité maritime d'un État du pavillon. Ces programmes contribuent à maintenir des normes de qualité internes, à évaluer l'efficacité des mesures prises par un État du pavillon pour se conformer aux instruments conventionnels et à identifier les domaines dans lesquels il peut être nécessaire d'améliorer les instruments de l'OMI. Un programme efficace devrait permettre :

1. D'effectuer promptement des enquêtes approfondies sur les accidents et de notifier les faits à l'OMI, selon qu'il convient;
2. De rassembler des données statistiques de manière à pouvoir analyser les tendances et recenser les secteurs critiques;
3. De prendre les mesures opportunes pour remédier aux déficiences et faire face aux incidents présumés de pollution qui ont été signalés par l'État du port ou par l'État côtier;
4. D'examiner régulièrement :
  - 4.1 Le taux de pertes et d'accidents de navires en vue d'identifier les tendances sur des périodes de temps déterminées;
  - 4.2 Le nombre de cas vérifiés de navires inférieurs aux normes par rapport à l'importance de la flotte;
  - 4.3 La suite donnée aux rapports sur les déficiences soumis par l'État du port ou à ses interventions;
  - 4.4 Les enquêtes sur les accidents graves et les leçons qui en ont été tirées; et
  - 4.5 Les ressources financières, techniques ou autres qui ont été engagées.

5.4 L'État du pavillon devrait :

1. Garantir l'observation de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des instruments applicables de l'OMI par le biais de sa législation nationale;
2. Coordonner les mesures à prendre à l'encontre des navires battant son pavillon qui ne satisfont pas aux prescriptions applicables;
3. Veiller à ce que dans un tel cas, une enquête soit effectuée;
4. Prévoir un personnel qualifié en nombre suffisant pour appliquer et faire respecter la législation nationale visée en 5.4.1, y compris le personnel chargé d'effectuer les enquêtes et les visites; et
5. Assurer la formation et superviser les activités journalières de ses inspecteurs et enquêteurs.

5.5 L'État du pavillon devrait disposer d'un personnel qualifié en nombre suffisant pour procéder à une enquête lors d'événements au cours desquels des navires battant son pavillon ont été retenus par d'autres États du port. L'État du pavillon devrait être prêt à superviser les mesures correctives nécessaires pour que le navire en question satisfasse immédiatement aux conventions internationales applicables, dans la mesure où cela est pratique et chaque fois que cela est possible.

5.6 Un État du pavillon ou un organisme reconnu agissant en son nom ne devrait délivrer de certificat international à un navire qu'après avoir vérifié que le navire en question satisfait à toutes les prescriptions applicables.

#### 6. INSPECTEURS DE L'ÉTAT DU PAVILLON

6.1 Les inspecteurs de l'État du pavillon devraient posséder les qualifications professionnelles ci-après, dans la mesure où cela est possible :

1. Être titulaires d'un brevet délivré en vertu des dispositions pertinentes de la Convention STCW, telle que modifiée, en tant que :
  - 1.1 Capitaine, qualifié pour assurer le commandement d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000; ou
  - 1.2 Chef mécanicien, qualifié pour assumer la responsabilité de l'installation des machines d'un navire dont l'appareil de propulsion a une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW; ou
  - 1.3 Satisfaire aux dispositions du Règlement des radiocommunications ou être titulaires d'un certificat approprié ayant trait au SMDSM; ou
2. Être titulaires d'un diplôme d'architecte naval, d'ingénieur mécanicien, d'ingénieur électrotechnicien ou d'ingénieur d'un autre type dont les qualifications professionnelles ont trait au domaine maritime; ou
3. Avoir accompli un service d'au moins cinq ans en qualité d'officier à bord d'un navire en mer ou en qualité d'ingénieur du Génie maritime; ou

4. Avoir obtenu un diplôme universitaire approprié et suivi ensuite les cours types de l'OMI ci-après portant sur les visites : 3.03 (Machines), 3.04 (Installations électriques), 3.05 (Matériel de lutte contre l'incendie), 3.06 (Engins de sauvetage), 3.07 (Coque) et 3.08 (Matériel de navigation) et avoir accompli un service en mer approprié d'une durée d'au moins six mois.

6.2 Si les qualifications susmentionnées sont hautement souhaitables, il faut reconnaître que certains pays peuvent ne pas disposer de personnes ainsi qualifiées en nombre suffisant. Des inspecteurs peuvent être considérés comme compétents s'ils ont reçu une autre formation, mais ils doivent tous avoir des connaissances élémentaires et avoir acquis un savoir-faire théorique, renforcés par la suite sur le terrain sous la surveillance d'inspecteurs qualifiés approuvés par l'État du pavillon. L'Administration maritime devrait élaborer et superviser le programme d'enseignement et la formation complémentaire requise de chaque inspecteur. En plus des cours axés sur les conventions de l'OMI, la législation et la réglementation nationales, l'Administration maritime est chargée de définir une politique pour aider ses inspecteurs locaux.

6.3 L'État du pavillon devrait s'assurer que chaque inspecteur ait une bonne connaissance et une expérience pratiques des domaines dans lesquels il exerce normalement ses fonctions. En outre, pour aider les divers inspecteurs à s'acquitter des tâches qui ne relèvent pas de leurs attributions normales, l'État du pavillon devrait veiller à ce qu'ils aient facilement accès à des services d'experts dans les domaines suivants :

1. Tous les aspects des conventions de l'OMI;
2. Tous les aspects de la législation et de la réglementation nationales;
3. Équipement et réparation de la coque;
4. Sécurité des opérations de soudage et du travail à chaud;
5. Essais non destructifs;
6. Construction, compartimentage, stabilité et étanchéité à l'eau du navire;
7. Installations électriques et machines du navire;
8. Assignation des lignes de charge et détermination de la jauge;
9. Systèmes, plans et éléments du matériel de sécurité;
10. Méthodes de prévention de l'incendie à la construction;
11. Matériel de navigation et de communication installé à la passerelle;
12. Opérations liées à la cargaison et matériel installé sur le pont;
13. Transport de produits chimiques dangereux en vrac et de gaz liquéfiés en vrac;
14. Systèmes et procédures de prévention de la pollution par les hydrocarbures, y compris les substances liquides nocives en vrac;

15. Méthodes à suivre pour entrer en toute sécurité dans des espaces confinés;
16. Systèmes de gestion de la sécurité; et
17. Évaluation des incidences de l'élément humain.

6.4 Au cours des six mois qui suivent son recrutement par l'Administration de l'État du pavillon, l'inspecteur devrait s'acquitter de ses tâches sous la surveillance d'un inspecteur expérimenté, conformément à un programme de formation pratique approuvé.

6.5 Si un inspecteur doit être appelé à effectuer des tâches autres que celles qui relèvent de son domaine de compétence et d'expérience initial, il devrait recevoir la formation et les instructions nécessaires pour exécuter ses nouvelles tâches et devrait s'en acquitter pendant une période d'au moins un mois, selon qu'il convient, sous la surveillance d'un inspecteur ayant une expérience dans ce domaine.

6.6 Avant d'être affecté à des tâches qui concernent des types de navires spéciaux, un inspecteur devrait suivre un programme de formation avancé ayant trait à ce type de navire particulier.

6.7 Lorsqu'il s'acquitter de ses tâches à bord du navire, l'inspecteur devrait avoir sur lui un document d'identification délivré par l'État du pavillon. Ce document devrait indiquer que l'inspecteur a le pouvoir d'effectuer des tâches spécifiques au nom de l'État du pavillon et devrait aussi indiquer toutes les restrictions imposées à ce pouvoir.

## 7. ENQUÊTES DE L'ÉTAT DU PAVILLON

7.1 En plus d'inspecteurs qualifiés, l'État du pavillon devrait fournir des enquêteurs qualifiés. Conformément à l'article 94.6 et à l'article 217.4, 5 et 6 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et aux dispositions des conventions pertinentes de l'OMI, des enquêtes devraient être effectuées après un accident de mer ou un événement de pollution. L'État du pavillon devrait veiller à ce que chaque enquêteur ait une bonne connaissance et une expérience pratiques des domaines dans lesquels il exerce normalement ses fonctions. De plus, pour aider les divers enquêteurs à s'acquitter des tâches qui ne relèvent pas de leurs attributions normales, l'État du pavillon devrait veiller à ce qu'ils aient facilement accès à des services d'experts dans les domaines suivants, selon que de besoin :

1. Navigation et règles pour prévenir les abordages en mer;
2. Règles de l'État du pavillon en matière de brevets d'aptitude;
3. Causes de pollution des mers;
4. Méthodes de l'interrogatoire;
5. Rassemblement des preuves; et
6. Évaluation des incidences de l'élément humain.

7.2 Tout accident au cours duquel des personnes subissent des lésions corporelles les obligeant à interrompre leur service pendant trois jours ou plus et tout décès résultant d'accidents du travail ou d'accidents survenus à des navires de l'État du pavillon devraient faire l'objet d'une enquête, dont les résultats devraient être rendus publics. Les accidents de navires devraient faire l'objet d'une enquête et être notifiés conformément à la Convention sur le droit de la mer, aux conventions de l'OMI et aux directives actuellement élaborées par l'OMI<sup>9</sup>. Les enquêtes sur les accidents devraient être effectuées par des enquêteurs compétents dans les questions se rapportant à l'accident. Le rapport d'enquête devrait être communiqué à l'OMI en même temps que les observations de l'État du pavillon, conformément aux Directives susmentionnées.

---

<sup>9</sup> Il convient de se reporter au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer que l'Organisation a adopté par la résolution A.849(20).

## APPENDICE

### CADRE PROPOSÉ POUR LA LÉGISLATION NATIONALE PORTANT APPLICATION DE LA CONVENTION SOLAS, DE MARPOL, DE LA CONVENTION SUR LES LIGNES DE CHARGE ET DE LA CONVENTION STCW

La législation nationale, qu'il s'agisse de lois parlementaires ou d'ordonnances, devrait couvrir les questions énumérées ci-dessous. Des directives détaillées sont fournies à cet égard dans les "Directives concernant la législation maritime", publiées par l'Organisation des Nations Unies.

#### 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Définitions
2. Champ d'application, c'est-à-dire à quels navires s'appliquent les règles
3. Pouvoir d'accorder des exemptions et d'autoriser des équivalences
4. Reconnaissance et autorité des sociétés de classification

#### 2. DISPOSITIONS DE FOND

1. Structure, machines et équipement, entretien
2. Lignes de charge
3. Stabilité
4. Arrimage, chargement, ballastage, déballastage
5. Instructions, documents et autres renseignements devant se trouver à bord
6. Exercices pratiques
7. Lien avec les règles et règlements de classification et état de ces règles et règlements
8. Niveau des effectifs
9. Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
10. Normes de formation
11. Brevets d'aptitude et visas
12. Déroulement des examens, examinateurs, conditions d'admission
13. Prescriptions relatives à la veille
14. Durée du travail
15. État physique

16. Livre de bord et mentions à y porter
17. Interdiction de rejeter des substances nuisibles
18. Mise en place d'installations de réception dans les ports
3. PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES ÉTRANGERS SE TROUVANT DANS LES EAUX RELEVANT DE LA JURIDICTION DE L'ÉTAT DU PAVILLON
4. VISITES ET DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS
  1. Visites, intervalles entre les visites, autorité chargée des visites
  2. Délivrance des certificats et autorité responsable
  3. Délivrance des certificats par d'autres gouvernements, sur demande
  4. Acceptation de certificats étrangers
  5. Période de validité des certificats et formulaires
  6. Suspension, retrait, perte et remise des certificats
  7. Visites et certificats de classification
5. DROITS ET OBLIGATIONS DU PROPRIÉTAIRE/EXPLOITANT, DU CAPITAINE ET DES GENS DE MER
  1. Interdiction d'apporter des modifications à un navire sans l'autorisation de l'autorité compétente
  2. Obligation de maintenir le navire en bon état pendant le voyage
  3. Obligation de notifier à l'autorité compétente toute avarie subie
  4. Obligation de notifier tout rejet de substances nuisibles
  5. Interdiction pour le capitaine de prendre la mer, si
    - 5.1 Le navire ne satisfait pas aux prescriptions pertinentes
    - 5.2 Le navire n'est pas muni de certificats valables et du document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité, du journal de bord et des registres voulus
    - 5.3 Le navire n'est pas doté d'effectifs satisfaisant aux prescriptions
  6. Interdiction de servir à bord sans visa approprié
  7. Obligation pour le propriétaire de veiller à ce que le capitaine puisse s'acquitter de ses obligations
  8. Droit des membres de l'équipage de se plaindre à l'autorité compétente et obligation pour l'autorité d'effectuer une enquête

6. CONTRÔLE DU RESPECT DES INSTRUMENTS

1. Désignation de l'autorité chargée de faire respecter les instruments
2. Inspections inopinées
3. Droits et pouvoirs des inspecteurs (administration et classe)
4. Obligation pour le capitaine de présenter les certificats à l'inspecteur
5. Obligation pour le propriétaire et le capitaine de coopérer au cours des visites
6. Pouvoir de retirer les certificats et de détenir un navire
7. Procédures de retenue et de libération
8. Obligations du capitaine lorsque le navire est détenu à l'étranger

7. SANCTIONS

1. Sanctions pour non-respect, infractions concernant l'exploitation, violation d'une interdiction
2. Sanctions à l'encontre d'un propriétaire qui incite le capitaine à enfreindre l'une quelconque des dispositions

8. APPEL

1. Droit de faire appel des décisions de l'autorité compétente
2. Procédures de recours

9. ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET LES ÉVÉNEMENTS

10. COÛTS ET HONORAIRES

## 2. Résolution A.848(20)

### Application du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM)

#### 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 la résolution A.741(18), par laquelle elle a adopté des prescriptions relatives à la gestion de la sécurité et de la prévention de la pollution qui figurent dans le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code international de gestion de la sécurité (Code ISM)),

Rappelant par ailleurs que la Conférence de 1994 des gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) :

- A adopté un nouveau chapitre IX sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires en vertu duquel le Code ISM doit devenir obligatoire le 1er juillet 1998 (date à laquelle ce nouveau chapitre s'appliquera aux navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers, aux pétroliers, aux navires-citernes pour produits chimiques, aux transporteurs de gaz, aux vraquiers et aux engins à grande vitesse à cargaison d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, quelle que soit la date à laquelle ils ont été construits);
- A reconnu que l'application des prescriptions du nouveau chapitre IX de la Convention SOLAS imposerait une lourde charge aux Administrations, aux organismes agissant en leur nom, aux propriétaires de navires et aux exploitants et que l'expérience avait montré qu'il faudrait peut-être jusqu'à deux ans pour que les propriétaires de navires et les exploitants achèvent les préparatifs nécessaires à l'établissement d'un système de gestion de la sécurité qui réponde aux normes prévues conformément au Code ISM; et
- Reconnaisant que même si l'on prévoyait des délais tenant compte d'une période de préparation nécessaire, de nombreuses demandes de certification en vertu du Code ISM pourraient être soumises près des dates d'application spécifiées dans la règle IX/2 de la Convention SOLAS, a décidé de recommander que toutes les Administrations concernées fixent des dates antérieures à celles spécifiées dans cette règle, aux fins de la soumission des demandes de certification pour chaque type de navire, afin d'accorder suffisamment de temps aux Administrations ou aux organismes reconnus par celles-ci pour mener à bien leurs programmes de certification et aux compagnies de navigation pour remédier à tout non-respect des dispositions du Code,

Rappelant en outre la résolution A.788(19) concernant les Directives sur l'application du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) par les

Administrations, aux termes de laquelle les gouvernements devaient inviter les compagnies concernées à présenter leurs demandes de certification en vertu du Code ISM au plus tard le 1er juillet 1997,

Notant avec inquiétude que, malgré l'invitation à agir formulée dans trois circulaires (MSC/Circ.761, MSC/Circ.771 et MEPC/Circ.311) au sujet de l'application du Code international de gestion de la sécurité, la situation ne s'est pas améliorée de manière satisfaisante, puisqu'un pourcentage élevé de compagnies maritimes ou de navires n'ont soit pas demandé, soit pas obtenu les certificats prescrits par le Code ISM ou les certificats "préalables à l'autorisation requise" qui sont délivrés par les Administrations compétentes ou les organismes reconnus,

Notant également avec inquiétude que certains gouvernements n'ont apparemment pas encore adopté la législation nationale requise pour donner effet aux prescriptions du Code,

Satisfaite des efforts déployés par le Secrétaire général pour encourager l'application rapide et effective du Code ISM,

Ayant examiné les recommandations faites par le Comité de la sécurité maritime à sa soixante-huitième session et par le Comité de la protection du milieu marin à sa quarantième session,

1. Appelle l'attention des gouvernements membres, des gouvernements contractants à la Convention SOLAS et de l'industrie sur le fait que la règle IX/2 de la Convention SOLAS ne prévoit aucune prorogation des délais d'application du Code ISM au-delà des dates fixées;
2. Prie instamment toutes les parties intéressées de reconnaître que les navires non pourvus de certificats délivrés en vertu des dispositions du Code ISM seront considérés comme n'étant pas conformes aux prescriptions de la Convention SOLAS et que les privilèges de la Convention ne pourront pas être revendiqués en faveur de ces navires en vertu des dispositions de la Convention, lorsque le Code deviendra obligatoire en vertu du chapitre IX de la Convention SOLAS;
3. Prie aussi instamment toutes les parties intéressées de reconnaître :
  1. Que le non-respect des dispositions du Code ISM peut être considéré comme contribuant à augmenter le risque de pollution des mers, ce qui peut constituer une infraction aux prescriptions relatives à la prévention de la pollution; et
  2. Qu'aux termes de l'article 217 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les sanctions prévues par les lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, que les États ont adoptés en ce qui concerne les navires battant leur pavillon, doivent être suffisamment rigoureuses pour décourager les infractions en quelque lieu que ce soit;
4. Prie instamment en outre les gouvernements membres et les gouvernements contractants à la Convention SOLAS de faire tout leur possible pour finaliser, dans les meilleurs délais, les dispositions du Code ISM

relatives à la certification des navires autorisés à battre leur pavillon, conformément à la règle IX/2 de la Convention SOLAS;

5. Appelle l'attention des gouvernements membres sur l'existence éventuelle d'un certain nombre de certificats "préalables à l'autorisation requise", qui peuvent servir de base à la vérification de la conformité au Code ISM, s'ils ont été délivrés par une Administration ou un organisme reconnu satisfaisant aux prescriptions de la résolution A.739(18) et s'ils fournissent la preuve que les prescriptions techniques du Code ISM sont pleinement observées;

6. Invite les gouvernements à faire part à l'Organisation des dispositions qu'ils ont prises pour vérifier le respect des dispositions du Code et à lui faire savoir si les vérifications seraient effectuées par les Administrations elles-mêmes ou par les organismes reconnus agissant en leur nom, auquel cas les gouvernements intéressés sont invités à informer l'Organisation des organismes reconnus qui sont autorisés à procéder à ces vérifications;

7. Invite également les gouvernements membres et les gouvernements contractants à la Convention SOLAS à, dès à présent,

1. Prendre conscience du volume considérable de travail requis pour garantir l'application du Code ISM aux autres navires de charge pour marchandises diverses et aux unités mobiles de forage au large d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, d'ici au 1er juillet 2002; et
2. Accélérer le processus d'application du Code ISM à ces navires, bien avant la date de mise en vigueur;

8. Prie le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la protection du milieu marin de maintenir cette question à l'étude et de prendre les mesures qu'ils jugeront appropriées; et

9. Prie le Secrétaire général de prendre toutes les mesures supplémentaires qui pourraient être requises pour contribuer à garantir l'application rapide et effective du Code ISM.

3. Résolution A.851(20)

Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins

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 la résolution 3 de la Conférence internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes relative à la nécessité de prévoir un format et des procédures agréés au plan international pour les systèmes de comptes rendus,

Considérant que les systèmes nationaux actuels de comptes rendus de navires peuvent faire appel à des procédures et à des formats de comptes rendus différents,

Consciente que ces différences dans les procédures et les formats des comptes rendus pourraient constituer une source de confusion pour les capitaines de navires qui passent d'une région où un système de comptes rendus de navires est en vigueur à une autre région où un système différent est appliqué,

Estimant qu'il serait possible de réduire ce risque de confusion si les systèmes de comptes rendus de navires et les prescriptions en matière de notification respectaient, dans la mesure du possible, les principes généraux pertinents et si les comptes rendus étaient effectués conformément à un format et à des procédures normalisés,

Rappelant les Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris les directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins, adoptés par la résolution A.648(16),

Reconnaissant que les États parties à 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 au Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures peuvent prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et les substances autres que les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer ou d'actions menées en rapport avec cet accident, susceptibles selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes,

Reconnaissant également qu'il est nécessaire que les États côtiers soient informés par le capitaine d'un navire qui prête assistance ou entreprend le sauvetage des détails de l'événement et des mesures prises,

Reconnaissant en outre qu'un événement entraînant une avarie, une défaillance ou une panne du navire, de ses machines ou de son équipement pourrait présenter une grave menace de pollution pour le littoral ou les intérêts connexes,

Avant examiné la recommandation faite par le Comité de la sécurité maritime à sa soixante-septième session et par le Comité de la protection du milieu marin à sa trente-neuvième session,

1. Adopte les principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus et aux prescriptions en matière de notification, y compris les directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins, qui figurent en annexe à la présente résolution;
2. Prie instamment les gouvernements de s'assurer que les systèmes de comptes rendus de navires et les prescriptions en matière de notification respectent autant que possible les principes généraux énoncés à l'annexe de la présente résolution;
3. Prie instamment également les gouvernements de porter le format et les procédures de comptes rendus à l'attention des propriétaires de navires et des gens de mer ainsi que des autorités désignées qui sont concernées;
4. Recommande aux gouvernements et aux États parties à MARPOL 73/78 de mettre en oeuvre ces directives, conformément à l'article V 2) du Protocole I de MARPOL;
5. Annule la résolution A.648(16).

#### ANNEXE

Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins

##### 1. Principes généraux

1.1 Les systèmes des comptes rendus de navires et les prescriptions en matière de notification servent à fournir, obtenir ou échanger des informations grâce à l'envoi de comptes rendus radiodiffusés. Ces informations sont utilisées à de nombreuses fins, dont la recherche et le sauvetage, les services de trafic maritime, les prévisions météorologiques et la prévention de la pollution des mers. Les systèmes de comptes rendus de navires et les prescriptions en matière de notification devraient, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, respecter les principes suivants :

1. Les comptes rendus ne devraient fournir que les renseignements indispensables à la réalisation des objectifs du système;

2. Les comptes rendus devraient être simples et suivre un format et des procédures normalisés à l'échelle internationale; dans les cas où il peut y avoir des problèmes linguistiques, les langues utilisées devraient inclure l'anglais et il faudrait employer, chaque fois que cela est possible, le Vocabulaire normalisé de la navigation maritime ou, éventuellement, le Code international de signaux. Le format et les procédures de comptes rendus normalisés qu'il convient d'utiliser sont indiqués à l'appendice de la présente annexe<sup>10</sup>;
3. Le nombre de comptes rendus devrait être limité à un minimum;
4. Aucune redevance ne devrait être perçue pour les comptes rendus;
5. Les comptes rendus touchant la sécurité ou la pollution devraient être faits sans retard; toutefois, l'heure et le lieu d'envoi des comptes rendus non urgents devraient être assez souples pour éviter de gêner les tâches essentielles liées à la navigation;
6. Les renseignements obtenus grâce au système devraient être mis à la disposition d'autres systèmes si cela est nécessaire, aux fins de la détresse, de la sécurité et de la prévention de la pollution;
7. Les renseignements de base (caractéristiques du navire, installations et matériel à bord, etc.) devraient être communiqués une fois, mémorisés par le système et mis à jour par le navire lorsque surviennent des changements;
8. L'objectif du système devrait être clairement défini;
9. Les gouvernements qui établissent un système de comptes rendus de navires devraient fournir aux navigateurs toutes les indications relatives aux prescriptions à respecter et aux procédures à suivre. Il faudrait donner des détails précis sur les types de navires et les zones couvertes par le système, sur l'heure et les points géographiques où il convient de faire les comptes rendus, sur les établissements à terre responsables de l'exploitation du système et sur les services fournis. Des cartes indiquant les limites des zones couvertes par le système et fournissant d'autres renseignements nécessaires devraient être mises à la disposition des navigateurs;
10. Dans la mise au point et l'exploitation d'un système de comptes rendus de navires, il conviendrait de prendre en considération les éléments suivants :
  - 10.1 Responsabilités et besoins tant internationaux que nationaux;
  - 10.2 Coûts pour les exploitants de navires et les autorités responsables;
  - 10.3 Risques pour la navigation;
  - 10.4 Aides à la sécurité, existantes et proposées; et

---

<sup>10</sup> L'appendice de l'annexe n'est pas reproduit.

- 10.5 Nécessité d'une consultation anticipée et continue des parties intéressées et délais suffisants pour mettre le système à l'essai, se familiariser avec lui et l'évaluer afin d'en assurer une exploitation satisfaisante et de lui apporter les modifications nécessaires;
11. Les gouvernements devraient s'assurer que le personnel des établissements à terre responsables de l'exploitation du système a reçu une formation adéquate;
12. Les gouvernements devraient examiner les relations entre les systèmes de comptes rendus de navires et d'autres systèmes;
13. Les systèmes de comptes rendus de navires devraient utiliser de préférence une seule fréquence radioélectrique de travail; lorsque l'utilisation d'autres fréquences est nécessaire, leur nombre devrait être limité au minimum requis pour exploiter le système de manière efficace;
14. Les renseignements fournis par le système aux navires devraient être limités aux informations nécessaires à l'exploitation correcte du système et à la sécurité;
15. On devrait prévoir, dans les systèmes de comptes rendus de navires et dans les prescriptions en matière de notification, des comptes rendus spéciaux sur les déficiences ou défaillances de la coque, des machines ou de l'équipement, sur les insuffisances en personnel ou sur toute autre restriction qui risquerait de nuire à la navigation, ainsi que des comptes rendus spéciaux sur les événements effectifs ou probables de pollution du milieu marin;
16. Les gouvernements devraient donner des instructions à leurs établissements à terre responsables de l'exploitation des systèmes de comptes rendus de navires, de telle sorte que tous les comptes rendus touchant une pollution effective ou probable soient retransmis sans retard à l'agent ou à l'organisme désigné pour recevoir et traiter ces comptes rendus et que cet agent ou organisme les retransmette sans retard à l'État dont le navire en cause bat le pavillon et à tout autre État pouvant être concerné;
17. Les États qui sont touchés ou susceptibles d'être touchés par une pollution et qui peuvent avoir besoin d'informations à cet égard devraient tenir compte des circonstances dans lesquelles se trouve le capitaine et tenter de limiter leurs demandes de renseignements complémentaires; et
18. L'appendice de la présente annexe ne s'applique pas aux messages de danger visés à la règle V/2 de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée. Les modalités actuelles d'envoi de ces messages devraient demeurer inchangées.

2. Directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses

2.1 L'objet des présentes directives et de celles qui figurent dans l'appendice est d'assurer que les États côtiers et autres parties intéressées soient

informés sans retard de tout événement qui entraîne ou risque d'entraîner la perte par-dessus bord en mer de marchandises dangereuses en colis.

2.2 Les comptes rendus devraient être envoyés à l'État côtier le plus proche. Lorsque le navire est à l'intérieur ou à proximité d'une zone pour laquelle un système de comptes rendus de navires a été mis en place, les comptes rendus devraient être envoyés à la station côtière désignée de ce système.

3. Directives concernant la notification des événements mettant en cause des substances nuisibles et/ou des polluants marins

3.1 L'objet des présentes directives et de celles qui figurent dans l'appendice est d'assurer que les États côtiers et autres parties intéressées soient informés sans retard de tout événement qui entraîne une pollution ou une menace de pollution du milieu marin, ainsi que des mesures d'assistance et de sauvetage, afin que les dispositions appropriées puissent être prises.

3.2 Conformément à l'article V 1) du Protocole I de MARPOL 73/78, il est fait rapport à l'État côtier le plus proche;

3.3 Lorsqu'un navire prend part ou est invité à prendre part à des opérations d'assistance ou de sauvetage en faveur d'un navire auquel est survenu un des événements visés à l'alinéa I a) ou I b) de l'article II du Protocole I de MARPOL 73/78, tel que modifié, le capitaine du navire assistant devrait communiquer sans retard les détails des mesures prises ou envisagées. L'État côtier devrait également être informé de l'évolution de la situation.

3.4 Un compte rendu est justifié s'il y a une probabilité de rejet par suite d'une avarie du navire ou de son équipement.

#### 4. Résolution A.858(20)

##### Procédures d'adoption et de modification de dispositifs de séparation du trafic, de mesures d'organisation du trafic autres que des dispositifs de séparation du trafic, y compris la désignation et le remplacement de voies de circulation archipélagiques, et de systèmes de comptes rendus de navires

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,

Notant que les règles V/8 et V/8-1 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la règle 1 d) du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer disposent, entre autres, que l'Organisation est le seul organisme qui soit habilité à établir et à adopter sur le plan international des dispositifs de séparation du trafic, des mesures d'organisation du trafic autres que les dispositifs de séparation du trafic et des systèmes de comptes rendus de navires,

Reconnaissant qu'il est nécessaire de disposer d'une procédure accélérée d'adoption et de modification des dispositifs, mesures et systèmes visés ci-dessus,

Reconnaissant également qu'il est nécessaire que cette procédure soit compatible,

Reconnaissant en outre qu'il est nécessaire que toute procédure approuvée aux fins de l'adoption, de la désignation et du remplacement de voies de circulation archipélagiques, soit également compatible,

Ayant examiné la recommandation faite par le Comité de la sécurité maritime à sa soixante-septième session et par le Sous-Comité de la sécurité de la navigation à sa quarante-troisième session,

1. Décide que la fonction consistant à adopter des dispositifs de séparation du trafic, des mesures d'organisation du trafic autres que des dispositifs de séparation du trafic, y compris la désignation et le remplacement de voies de circulation archipélagiques, et des systèmes de comptes rendus de navires, ainsi que des amendements y relatifs, doit être assurée par le Comité de la sécurité maritime pour le compte de l'Organisation;

2. Annule les résolutions A.376(X), A.377(X) et A.826(19).

## 5. Résolution A.867(20)

### Lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer

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,

Rappelant également l'adoption, en 1993, de la résolution A.773(18) sur le 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,

Notant avec préoccupation des incidents mettant en cause des navires inférieurs aux normes utilisés pour le trafic ou le transport de migrants, qui sembleraient avoir entraîné de lourdes pertes en vies humaines,

Notant en outre la recommandation faite par le Comité de la simplification des formalités, à sa vingt-cinquième session, en vertu de laquelle le Comité de la sécurité maritime devrait être invité à envisager la prise de mesures appropriées, compte tenu des préoccupations exprimées par le Secrétaire général dans le document FAL 25/7/1,

Consciente des travaux actuellement menés dans ce domaine par la Commission des Nations Unies pour la prévention du crime et la justice pénale,

Ayant à l'esprit les droits et les obligations pertinents énoncés dans le droit international de la mer,

Reconnaissant le grave danger que présentent pour la vie humaine les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer,

Étant d'avis que les gouvernements devraient coopérer en prenant, à titre hautement prioritaire, toutes les mesures nécessaires pour prévenir et éliminer toutes les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer,

1. Invite les gouvernements à coopérer dans l'intérêt de la sauvegarde de la vie humaine en mer, en redoublant d'efforts pour éliminer et prévenir les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, et en veillant à ce que des mesures efficaces soient prises promptement à l'encontre de telles pratiques dangereuses;

2. Invite en outre les gouvernements à élaborer, selon qu'il convient, des accords et des procédures visant à faciliter la coopération en vue de l'application de mesures utiles et efficaces propres à prévenir et à éliminer les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer;

3. Invite également les gouvernements à coopérer en veillant à ce que, dans toute la mesure du possible, des renseignements sur les navires soupçonnés de se livrer à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer soient rassemblés et communiqués à l'Organisation et à tous les gouvernements pouvant être concernés par ces pratiques;

4. Encourage les gouvernements à appliquer les dispositions des instruments internationaux visant la sauvegarde de la vie humaine en mer;

5. Prie les gouvernements de prendre les mesures requises par les instruments internationaux afin de retenir tous les navires peu sûrs, y compris ceux qui sont utilisés pour le trafic ou le transport de migrants par mer, d'aviser promptement le gouvernement dont ces navires sont habilités à battre le pavillon, et de fournir à l'Organisation des renseignements pertinents sur tous les incidents concernant des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer qui ont été portés à leur attention;

6. Charge les organes compétents de l'OMI d'examiner, selon que de besoin, la question du trafic ou du transport de migrants par mer du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que la mise au point d'un système de notification de ces pratiques;

7. Prie le Secrétaire général d'assurer la participation de l'OMI à l'élaboration de tout projet de convention ou autre instrument destiné à lutter contre le trafic ou le transport de migrants par mer; et de veiller à ce qu'un rapport soit soumis à la vingt et unième session de l'Assemblée sur l'avancement des travaux en la matière;

8. Prie le Secrétaire général de porter la présente résolution et, en temps utile, les résultats des travaux de l'Organisation en la matière à l'attention de l'Organisation des Nations Unies et d'autres organisations internationales concernées, pour information et prise de mesures appropriées, en recommandant qu'une convention internationale soit conclue en vue de lutter contre le trafic ou le transport de migrants par mer.

6. Résolution A.868(20)

Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes

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 prévention de la pollution des mers par les navires et à la lutte contre cette pollution,

Rappelant également la résolution A.774(18) par laquelle elle a reconnu que le rejet incontrôlé d'eaux de ballast et de sédiments des navires avait entraîné le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes qui portaient atteinte à la santé et au patrimoine publics ainsi qu'à l'environnement, ce qui l'a amenée à adopter les Directives visant à prévenir l'introduction d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes indésirables provenant des rejets d'eaux de ballast et de sédiments effectués par les navires, et à prier le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) et le Comité de la sécurité maritime (MSC) de maintenir à l'étude la question des eaux de ballast et l'application de ces directives afin que celles-ci soient élaborées plus avant et servent de base à une nouvelle annexe de MARPOL 73/78,

Rappelant en outre que la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) de 1992 a invité l'OMI, dans son Agenda 21, à envisager l'application des règles nécessaires en matière de rejet d'eaux de ballast pour éviter la propagation d'organismes allogènes et proclamé également, dans sa Déclaration sur l'environnement et le développement, que des mesures de précaution devaient être largement appliquées par les États selon leurs capacités,

Ayant à l'esprit le fait que la circulaire MEPC/Circ.288 reconnaît que les directives existantes ne constituent pas une solution parfaite pour prévenir totalement l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes, et qu'il faudrait donc privilégier les mesures visant à réduire les risques, et souligne en outre que l'application des directives existantes doit tenir compte en premier lieu de la sécurité de navires,

Notant les objectifs de la Convention de 1992 sur la diversité biologique, et le fait que le transfert et l'introduction d'espèces aquatiques par les eaux de ballast menacent la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique,

Notant en outre l'état des travaux menés par le MEPC conformément à la résolution A.774(18) en ce qui concerne l'élaboration de dispositions à force obligatoire sur la gestion des eaux de ballast et de directives pour leur application efficace, ainsi que le Guide sur les aspects liés à la sécurité du renouvellement des eaux de ballast en mer élaboré par le Sous-Comité de la conception et de l'équipement du navire et diffusé par les circulaires MEPC/Circ.329 et MSC/Circ.806, toutes deux datées du 30 juin 1997,

Reconnaissant que plusieurs États ont agi unilatéralement et adopté les dispositions à force obligatoire pour application au niveau local, régional ou national afin de réduire les risques d'introduction d'organismes aquatiques

nuisibles et d'agents pathogènes par les navires entrant dans leurs ports, et reconnaissant que cette question, qui fait l'objet de préoccupations mondiales, nécessite la prise de mesures basées sur une réglementation applicable à l'échelle mondiale et assorties de directives pour leur application efficace et leur interprétation uniforme,

Ayant examiné la recommandation formulée par le MEPC à sa quarantième session à ce sujet,

1. Adopte les Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes, dont le texte est reproduit à l'annexe de la présente résolution;
2. Prie les gouvernements de prendre de toute urgence des dispositions pour appliquer, et notamment communiquer au secteur maritime, les présentes Directives, qui doivent servir de base à toutes les mesures qu'ils adopteront en vue de réduire les risques d'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes et de rendre compte au MEPC de l'expérience acquise dans leur application;
3. Prie également le MEPC d'oeuvrer à la mise au point de dispositions juridiquement obligatoires sur la gestion des eaux de ballast sous forme d'une nouvelle Annexe de MARPOL 73/78 et de directives pour leur application uniforme et effective en vue de leur examen et de leur adoption en l'an 2000;
4. Prie en outre le MSC d'inclure dans son plan de travail l'évaluation des renseignements communiqués par les parties intéressées, notamment ceux visés au paragraphe 12.2 des présentes Directives, afin d'établir les risques et les conséquences éventuelles pour les divers types et opérations de navires existants. Le MSC est aussi prié d'examiner toute autre question pertinente concernant la gestion des eaux de ballast ainsi que les objectifs en matière de conception des navires neufs afin de réduire dans la mesure du possible les risques d'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes provenant des rejets d'eau de ballast et de sédiments effectués par des navires.
5. Annule la résolution A.774(18).

#### ANNEXE

Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes

#### Table des matières

CHAPITRE 1 – INTRODUCTION

CHAPITRE 2 – DÉFINITIONS

CHAPITRE 3 – APPLICATION

CHAPITRE 4 – OBJET DES DIRECTIVES ET CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE 5 – DIFFUSION DES RENSEIGNEMENTS

CHAPITRE 6 - FORMATION ET ENSEIGNEMENT

CHAPITRE 7 - PROCÉDURES CONCERNANT LES NAVIRES ET L'ÉTAT DU PORT

7.1 Procédures concernant les navires

7.2 Procédures concernant l'état du port

CHAPITRE 8 - PROCÉDURES D'ENREGISTREMENT ET DE NOTIFICATION

8.1 Procédures concernant les navires

8.2 Procédures concernant l'état du port

CHAPITRE 9 - PROCÉDURES D'EXPLOITATION DU NAVIRE

9.1 Pratiques fondées sur la précaution

1. Réduction au minimum de l'admission d'organismes aquatiques nuisibles, d'agents nuisibles et de sédiments

2. Élimination régulière des sédiments de l'eau de ballast

3. Limitation des rejets inutiles d'eaux de ballast

9.2 Options de gestion des eaux de ballast

1. Renouvellement des eaux de ballast

2. Non-rejet ou rejet minimal des eaux de ballast

3. Rejet dans des installations de réception

4. Technologies et traitements émergents et nouveaux

CHAPITRE 10 - CONSIDÉRATIONS RELATIVES À L'ÉTAT DU PORT

10.1 Conditions très disparates entre les ports de prise d'eau de ballast et les ports de rejet

10.2 Âges des eaux de ballast

10.3 Présence d'organismes cibles

CHAPITRE 11 - APPLICATION ET SURVEILLANCE PAR LES ÉTATS DU PORT

CHAPITRE 12 - CONSIDÉRATIONS RELATIVES À L'AVENIR EN CE QUI CONCERNE LE RENOUELEMENT DES EAUX DE BALLAST

12.1 Recherches nécessaires

12.2 Évaluation à long terme des aspects liés à la sécurité du renouvellement des eaux de ballast

## CHAPITRE 13 - CONCEPTION DU CIRCUIT DE BALLASTAGE

Appendice 1\* - Formulaire de notification pour les eaux de ballast

Appendice 2\* - Guide sur les aspects liés à la sécurité du renouvellement des eaux de ballast en mer

### 1. Introduction

1.1 D'après les études effectuées dans plusieurs pays, de nombreuses espèces de bactéries, de plantes et d'animaux peuvent survivre sous une forme viable dans les eaux de ballast et les sédiments transportés à bord des navires, même après des traversées de plusieurs mois. Le rejet ultérieur d'eaux de ballast ou de sédiments dans les eaux d'un État du port peut entraîner l'établissement d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes, qui peuvent présenter des risques pour la population humaine, animale et végétale indigène, ainsi que pour le milieu marin. Bien que l'on ait identifié d'autres agents de transfert d'organismes entre masses d'eaux géographiquement séparées, les rejets d'eaux de ballast des navires semblent bien figurer parmi les plus importants.

1.2 Les effets potentiellement nuisibles des rejets d'eaux de ballast ont été reconnus non seulement par l'Organisation maritime internationale, mais aussi par l'Organisation mondiale de la santé, qui est préoccupée par le rôle des eaux de ballast en tant qu'agent de propagation de bactéries provoquant des maladies épidémiques.

1.3 Les présentes Directives ne doivent pas être considérées comme une solution certaine au problème. Il convient plutôt d'en considérer chacune des parties comme un instrument qui, utilisé correctement, contribuera à réduire au minimum les risques associés aux rejets d'eaux de ballast. À mesure des progrès scientifiques et techniques qui seront accomplis, les directives seront affinées pour un traitement plus efficace du risque. Dans l'intervalle, les États du pavillon et d'autres parties qui peuvent aider à atténuer ce problème devraient veiller soigneusement à se conformer autant que possible aux directives.

1.4 Le choix de la méthode appropriée pour réduire le risque au minimum dépendra de plusieurs facteurs, notamment des types d'organismes visés, du degré de risque, de l'acceptabilité sur le plan de l'environnement, des coûts économiques et écologiques en jeu et de la sécurité des navires.

### 2. Définitions

Aux fins des présentes Directives, les définitions ci-après sont applicables :

*Administration* désigne le gouvernement de l'État qui exerce son autorité sur le navire.

*Convention* désigne MARPOL 73/78 (Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et Protocole de 1978 y relatif).

*États Membres* désigne les États qui sont membres de l'Organisation maritime internationale.

---

\* Non reproduit.

Organisation désigne l'Organisation maritime internationale (OMI).

Autorité de l'État du port désigne tout fonctionnaire ou organisme habilité par le gouvernement d'un État du port à appliquer des directives ou faire respecter les normes et règlements concernant la mise en oeuvre des mesures de contrôle nationales et internationales de la navigation maritime.

Traitement désigne un procédé ou une méthode mécanique, physique, chimique ou biologique visant à détruire, éliminer ou stériliser des organismes nuisibles ou potentiellement nuisibles dans les eaux de ballast.

### 3. Application

Les présentes Directives s'adressent aux États membres et peuvent s'appliquer à tous les navires; l'autorité de l'État du port peut toutefois décider dans quelle mesure elles doivent être appliquées.

### 4. Objet des directives et considérations générales

4.1 Les présentes Directives ont été élaborées avec le concours de conseillers techniques et scientifiques et visent à aider les gouvernements et les autorités compétentes, les capitaines, exploitants et propriétaires de navires, les autorités portuaires ainsi que les autres parties intéressées à réduire au minimum le risque lié à l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes provenant des eaux de ballast et des sédiments connexes des navires, tout en garantissant la sécurité des navires.

4.2 Les Directives autorisent l'État du port à exempter les navires dans la zone relevant de sa juridiction de tout ou partie des dispositions pertinentes. Les Administrations qui souhaiteraient imposer des restrictions aux opérations liées aux eaux de ballast devraient néanmoins respecter les présentes Directives lors de l'élaboration de textes réglementaires ou de procédures.

4.3 Pour qu'il soit possible de mettre en oeuvre les présentes Directives de façon normalisée et uniforme, tous les gouvernements d'États membres, les exploitants de navires, les autres autorités appropriées et parties intéressées sont priés de les appliquer.

### 5. Diffusion des renseignements

5.1 Les Administrations sont encouragées à tenir à jour et à échanger les renseignements afférents aux présentes Directives par l'intermédiaire de l'Organisation. Elles sont, par conséquent, encouragées à fournir à l'Organisation les éléments suivants :

1. Des renseignements sur les foyers ou infestations graves d'organismes aquatiques nuisibles qui sont susceptibles de présenter des risques;
2. Des exemplaires des lois et règlements nationaux en vigueur;
3. Des renseignements techniques et des informations sur les travaux de recherche;
4. Des matériels pédagogiques (tels que bandes magnétiques et vidéocassettes) et des textes imprimés; et

5. L'emplacement et les conditions d'utilisation de zones supplémentaires où le renouvellement peut être effectué, les stratégies d'intervention en cas de situation exceptionnelle, la disponibilité d'installations de réception à terre, les redevances, etc.

5.2 Les États membres qui imposent des méthodes de rejet des eaux de ballast et des sédiments devraient notifier leurs prescriptions particulières à l'Organisation et lui fournir, pour l'information des autres États membres et des organismes non gouvernementaux, des exemplaires de tous règlements, normes ou directives appliqués et de toutes dispenses éventuelles. Les navires devraient s'informer et obtenir des renseignements détaillés sur les prescriptions de l'État du port avant leur arrivée.

5.3 Les autorités de l'État du port devraient veiller à diffuser le plus largement possible les renseignements concernant les prescriptions relatives à la gestion et au traitement des eaux de ballast et des sédiments qui sont appliquées aux navires, faute de quoi des retards inutiles pourraient être imposés aux navires demandant à entrer dans l'État du port.

5.4 Les organismes s'occupant de navigation et les gestionnaires de navires devraient être au courant des prescriptions des autorités de l'État du port relatives aux méthodes de gestion et de traitement des eaux de ballast et des sédiments et notamment des renseignements à soumettre pour obtenir l'autorisation d'entrée.

5.5 Les États membres sont invités à fournir à l'Organisation des renseignements sur les études de recherche-développement qu'ils effectueraient sur l'impact et le contrôle des organismes aquatiques nuisibles et agents pathogènes décelés dans les eaux de ballast et les sédiments transportés par les navires.

5.6 Les États membres devraient fournir à l'Organisation les détails des rapports exposant les raisons pour lesquelles les prescriptions existantes n'ont pas pu être respectées, comme par exemple force majeure, gros temps, défaillance du matériel, manque d'informations concernant les prescriptions de l'État du port.

## 6. Formation et enseignement

6.1 La formation des capitaines et des équipages de navires devrait comprendre, selon qu'il convient, un enseignement portant sur l'application des méthodes de gestion et de traitement des eaux de ballast et des sédiments, fondé sur les renseignements figurant dans les présentes Directives. Un enseignement devrait également être dispensé en ce qui concerne la tenue des registres et des journaux de bord appropriés. Les gouvernements devraient veiller à ce que les établissements de formation maritime prévoient des cours sur cette question dans leurs programmes d'études.

6.2 L'application de procédures et méthodes concernant la gestion des eaux de ballast est à l'heure actuelle le principal moyen de réduire au minimum l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes.

6.3 Les gouvernements sont encouragés à faire figurer une connaissance des obligations en matière de contrôle de la pollution des mers par des organismes aquatiques nuisibles et des agents pathogènes dans les conditions de formation pour l'obtention de leurs certificats.

## 7. Procédures concernant les navires et l'État du port

### 7.1 Procédures concernant les navires

7.1.1 Chaque navire qui transporte de l'eau de ballast devrait être muni d'un plan de gestion des eaux de ballast destiné à réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes. Ce plan devrait établir des procédures sûres et efficaces de gestion des eaux de ballast.

7.1.2 Le plan de gestion des eaux de ballast devrait être spécifique à chaque navire.

7.1.3 Le plan de gestion des eaux de ballast devrait faire partie de la documentation relative à l'exploitation du navire. Ce plan devrait comporter, entre autres :

- Les parties pertinentes des présentes Directives;
- Les documents d'approbation du matériel de traitement;
- Une indication des registres requis; et
- L'emplacement des points d'échantillonnage possibles.

### 7.2 Procédures concernant l'État du port

7.2.1 Des installations de réception et de traitement devraient être mises à la disposition des navires afin qu'ils puissent évacuer sans danger pour l'environnement les sédiments des citernes de ballast.

7.2.2 Le rejet des eaux de ballast des navires dans des installations de réception et/ou de traitement portuaires peut offrir un moyen de contrôle acceptable. Les autorités de l'État du port qui souhaitent avoir recours à ce moyen devraient veiller à ce que ces installations soient adéquates.

## 8. Procédures d'enregistrement et de notification

### 8.1 Procédures concernant les navires

8.1.1 Lorsque l'autorité de l'État du port exige des procédures spécifiques relatives au rejet des eaux de ballast et/ou des options de traitement et qu'en raison des conditions météorologiques, de l'état de la mer ou d'une impossibilité d'exécution sur le plan pratique, ces mesures ne peuvent pas être prises, le capitaine devrait le signaler dès que possible à l'autorité de l'État du port et, s'il y a lieu, avant d'entrer dans les eaux soumises à sa juridiction.

8.1.2 Afin de faciliter l'administration des procédures de gestion et de traitement des eaux de ballast à bord de chaque navire, un officier responsable devrait être chargé de tenir des registres appropriés et de veiller à ce que les procédures de gestion et/ou de traitement des eaux de ballast soient respectées et consignées.

8.1.3 Lors du chargement et du déchargement des eaux de ballast, il convient de consigner au minimum les renseignements suivants : date, position géographique, citerne(s) et cales à cargaison du navire, température et salinité de l'eau de

ballast et quantité d'eau de ballast chargée ou déchargée. Un modèle approprié est reproduit à l'appendice 1. L'autorité de l'État du port devrait pouvoir consulter les renseignements consignés.

8.1.4 L'emplacement et les points d'accès appropriés prévus pour l'échantillonnage des eaux de ballast ou des sédiments devraient être décrits dans le plan de gestion des eaux de ballast du navire. Cela permettra aux membres de l'équipage de faciliter au maximum la tâche des fonctionnaires de l'autorité de l'État du port lorsque ceux-ci réclament un échantillon des eaux de ballast ou des sédiments.

## 8.2 Procédures concernant l'État du port

8.2.1 Conformément au paragraphe 5.2 ci-dessus, l'État du port devrait fournir aux navires les renseignements suivants :

- Détail de ses prescriptions concernant la gestion des eaux de ballast;
- Emplacement et conditions d'utilisation des zones supplémentaires où le renouvellement des eaux de ballast peut être effectué;
- Autres dispositions portuaires pour faire face aux imprévus; et
- Disponibilité, emplacement, capacité des installations de réception prévues pour l'évacuation sans danger pour l'environnement des eaux de ballast et des sédiments connexes, et redevances applicables.

8.2.2 Pour aider les navires à appliquer les pratiques fondées sur la précaution décrites au paragraphe 9.1.1 ci-dessus, l'État du port devrait informer les agents locaux et/ou le navire des zones et des situations dans lesquelles la prise d'eau de ballast devrait être limitée au minimum, comme par exemple :

- Zones où il existe des foyers, des infestations ou des populations connues d'organismes nuisibles et d'agents pathogènes;
- Zones où il existe des efflorescences phytoplanctoniques (efflorescences algales telles que les marées rouges);
- Proximité de points de rejet d'eaux usées;
- Opérations de dragage à proximité;
- Périodes connues de turbidité maximale d'un courant de marée; et
- Zones où l'on sait que le brassage des marées est faible.

## 9. Procédures d'exploitation du navire

### 9.1 Pratiques fondées sur la précaution

9.1.1 Réduction au minimum de l'admission d'organismes aquatiques, d'agents pathogènes nuisibles et de sédiments

Lors du chargement du ballast, il conviendrait de s'efforcer dans toute la mesure du possible d'empêcher l'admission d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes potentiellement nuisibles ainsi que de sédiments susceptibles de contenir de tels organismes. L'admission d'eau de ballast devrait être limitée au minimum ou, lorsque cela est possible dans la pratique, évitée dans les zones et les situations ci-après :

- Zones identifiées par l'État du port d'après les indications données au paragraphe 8.2.2 ci-dessus;
- Périodes d'obscurité, lorsque les organismes benthiques peuvent remonter dans la colonne d'eau;
- Les eaux très peu profondes, ou
- Lorsque les hélices peuvent remuer les sédiments.

#### 9.1.2 Élimination régulière des sédiments de l'eau de ballast

Lorsque cela est possible dans la pratique, il conviendrait de nettoyer régulièrement les citernes de ballast pour éliminer les sédiments, au milieu de l'océan ou dans des conditions contrôlées au port ou en cale sèche, conformément aux dispositions du plan de gestion des eaux de ballast du navire.

#### 9.1.3 Limitation des rejets inutiles d'eaux de ballast

S'il est nécessaire de charger et de décharger de l'eau de ballast dans le même port pour faciliter les opérations liées à la cargaison sans compromettre la sécurité, il convient de prendre soin d'éviter de rejeter inutilement l'eau de ballast qui a été embarquée dans un autre port.

### 9.2 Options de gestion des eaux de ballast

#### 9.2.1 Renouvellement des eaux de ballast

Les organismes vivant à proximité du littoral (y compris les ports et les estuaires) relâchés en haute mer et les organismes océaniques relâchés dans les eaux côtières ne survivent généralement pas.

Lors du renouvellement des eaux de ballast en mer, il conviendrait de tenir compte du Guide sur les aspects liés à la sécurité du renouvellement des eaux de ballast en mer qui est reproduit à l'appendice 2. Par ailleurs, les pratiques suivantes sont recommandées :

- Dans la mesure où cela est possible dans la pratique, les navires devraient procéder au renouvellement des eaux de ballast en eau profonde, en haute mer et aussi loin que possible du littoral. Lorsque cela n'est pas possible, des dispositions élaborées dans le cadre d'accords régionaux peuvent être applicables, notamment dans les zones situées à moins de 200 milles marins de la côte. En conformité du paragraphe 9.1.2 ci-dessus, toute l'eau de ballast devrait être évacuée jusqu'à perte d'aspiration, et des pompes d'assèchement ou des éjecteurs devraient être utilisés si possible;
- Lorsque l'on utilise la méthode du flux continu en haute mer en pompant l'eau de ballast dans la citerne ou la cale et en laissant

l'eau déborder, la quantité d'eau pompée à travers la citerne devrait être égale à au moins trois fois le volume de la citerne;

- Lorsque ni l'une ni l'autre de ces méthodes de renouvellement des eaux de ballast en haute mer n'est possible dans la pratique, l'État du port peut accepter le renouvellement des eaux de ballast dans des zones désignées; et
- Autres options de renouvellement des eaux de ballast approuvées par l'État du port.

#### 9.2.2 Non-rejet ou rejet minimal des eaux de ballast

Dans les cas où le renouvellement des eaux de ballast ou d'autres options de traitement ne sont pas possibles, l'eau de ballast peut être conservée dans les citernes ou les cales. Si cela n'est toujours pas possible, le navire devrait seulement rejeter la quantité minimale essentielle d'eau de ballast conformément aux stratégies de l'État du port pour les situations exceptionnelles.

#### 9.2.3 Rejet dans des installations de réception

Si des installations de réception des eaux de ballast et/ou des sédiments sont fournies par l'État du port, elles devraient être utilisées selon que de besoin.

#### 9.2.4 Technologies et traitements émergents et nouveaux

9.2.4.1 Si des technologies et des traitements nouveaux et émergents appropriés s'avèrent viables, ils peuvent être substitués ou utilisés parallèlement aux options actuelles. Ces traitements pourraient être les suivants : traitement thermique, filtrage, désinfection, y compris aux ultraviolets, et autres moyens jugés acceptables par l'État du port.

9.2.4.2 Les résultats concernant l'application et l'efficacité des nouvelles technologies en matière de gestion des eaux de ballast et du matériel de contrôle connexe devraient être notifiés à l'Organisation en vue de leur évaluation et de leur incorporation, s'il y a lieu, dans les présentes Directives.

### 10. Considérations relatives à l'État du port

Les renseignements ci-après sont destinés à servir de guide aux autorités de l'État du port pour mettre en oeuvre leur programme de gestion des eaux de ballast et pour évaluer les risques liés à la présence d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes dans les eaux de ballast.

#### 10.1 Conditions très disparates entre les ports de prise d'eau de ballast et les ports de rejet

Il peut exister des conditions très différentes entre le ou les ports d'origine et le port dans lequel les eaux de ballast sont rejetées. Il se peut, par exemple, que du ballast d'eau douce soit rejeté dans des ports où les eaux ont une salinité élevée. Certains organismes sont capables de survivre à de telles conditions extrêmes de transfert; toutefois, la probabilité que des

espèces s'établissent dans le nouveau milieu après un tel transport est très faible.

## 10.2 Âge des eaux de ballast

Le temps pendant lequel les eaux de ballast séjournent dans une citerne de ballast fermée peut aussi être un facteur utile pour déterminer le nombre d'organismes survivants, en raison de l'absence de lumière, de la raréfaction des éléments nutritifs et de l'oxygène, de changements dans la salinité et autres facteurs. Toutefois, la durée maximale de survie des organismes dans les eaux de ballast varie et, dans de nombreux cas, n'est pas connue. Cent jours devraient être considérés comme l'âge minimum des eaux de ballast pour l'application de ce facteur. Les eaux de ballast et les sédiments peuvent contenir des kystes de dinoflagellés et d'autres organismes capables de survivre beaucoup plus longtemps.

## 10.3 Présence d'organismes cibles

10.3.1 Dans certains cas, il peut être possible de déterminer si une ou plusieurs espèces cibles sont présentes dans les eaux d'un port déterminé et si elles ont été transportées dans le ballast d'un navire. Dans ces cas, l'autorité de l'État du port de réception peut préconiser certaines mesures de gestion. Toutefois, même si aucune espèce cible n'est présente, il y a lieu de noter que le navire peut quand même transporter de nombreuses espèces non ciblées qui, si elles étaient libérées dans de nouvelles eaux, pourraient éventuellement être nuisibles.

10.3.2 Les États du port sont encouragés à procéder à des études biologiques préliminaires dans leurs ports et à diffuser les résultats de leurs recherches.

## 11. Application et surveillance par les États du port

11.1 Conformément à l'approche de précaution préconisée pour la protection de l'environnement, les présentes Directives peuvent s'appliquer à tous les navires, à moins qu'une exemption ait été expressément accordée par une autorité de l'État du port dans les limites de sa juridiction. En application du paragraphe 5.2 ci-dessus, les autorités des États du port devraient informer l'Organisation de la façon dont elles appliquent les présentes Directives.

11.2 Les États membres ont le droit de gérer les eaux de ballast dans le cadre de leur législation nationale. Toutefois, toute restriction imposée au rejet de ballast devrait être notifiée à l'Organisation.

11.3 Dans tous les cas, une autorité de l'État du port devrait examiner l'effet global des procédures de rejet des eaux de ballast et des sédiments sur la sécurité des navires et des personnes à bord. Les Directives seraient inefficaces si leur observation était tributaire de l'acceptation de mesures d'exploitation qui mettent en danger un navire ou son équipage. Les États du port ne devraient exiger de la part du capitaine aucune mesure qui mette en péril les vies des gens de mer ou compromette la sécurité du navire.

11.4 Il est essentiel que les méthodes de gestion des eaux de ballast et des sédiments soient efficaces mais, en même temps, sans danger pour l'environnement, applicables dans la pratique, conçues de manière à réduire au minimum les coûts et les retards occasionnés au navire et fondées sur les présentes Directives chaque fois que possible.

11.5 Tout navire devrait être informé rapidement et de manière claire et concise de toutes les mesures qu'il peut être chargé ou tenu de prendre.

11.6 Les États du port devraient, sur demande, fournir à un navire qui fait escale tous les renseignements demandés concernant la gestion des eaux de ballast et ses effets potentiels eu égard à la présence d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes.

11.7 Toutes les activités d'exécution ou de surveillance, quelles qu'elles soient, devraient être menées de manière équitable, uniforme et systématique dans tous les ports de l'État du port. Si, pour des raisons de nécessité absolue, il n'est pas possible d'appliquer des procédures uniformes au niveau national, toute dérogation devrait être signalée à l'Organisation.

11.8 Les autorités de l'État du port devraient contrôler le respect des procédures en se livrant, par exemple, au prélèvement et à l'analyse d'échantillons d'eaux de ballast et de sédiments pour voir si des organismes aquatiques nuisibles et des agents pathogènes continuent de survivre.

11.9 Lorsqu'il est procédé à un prélèvement d'échantillons d'eaux de ballast ou de sédiments afin de vérifier le respect et l'efficacité des procédures, les autorités de l'État du port devraient réduire au minimum les retards occasionnés aux navires.

11.10 Lorsqu'il est envisagé de prélever des échantillons aux fins de la recherche ou aux fins du contrôle du respect des procédures, l'autorité de l'État du port devrait prévenir le navire le plus longtemps à l'avance possible qu'un prélèvement aura lieu, afin de faciliter la planification des effectifs et des ressources nécessaires aux opérations.

11.11 Il incombe au capitaine, de manière générale, de fournir dans des limites raisonnables l'assistance nécessaire au contrôle susmentionné, laquelle peut consister à mettre à disposition des officiers ou des membres de l'équipage et à fournir les plans du navire, les dossiers concernant les installations de ballastage et les précisions nécessaires sur l'emplacement des points d'échantillonnage.

11.12 Les méthodes d'échantillonnage aux fins de la recherche et du contrôle relèvent de la responsabilité de chaque État du port. Tous renseignements concernant des méthodes nouvelles ou innovatrices d'échantillonnage et/ou d'analyse seraient les bienvenus et devraient être communiqués à l'Organisation.

11.13 Les autorités de l'État du port devraient indiquer au capitaine ou à l'officier responsable à quelles fins le prélèvement est effectué (c'est-à-dire surveillance, recherche ou exécution). Les résultats des analyses des échantillons devraient être mis à la disposition des exploitants du navire qui en font la demande.

11.14 Les autorités de l'État du port peuvent prélever des échantillons ou faire prélever des échantillons pour analyser les eaux de ballast et les sédiments avant d'autoriser un navire à procéder au rejet de ses eaux de ballast dans des eaux écologiquement vulnérables. Si l'analyse révèle la présence d'organismes aquatiques nuisibles ou d'agents pathogènes dans les échantillons, une stratégie de l'État du port pour situation exceptionnelle peut être appliquée.

## 12. Considérations relatives à l'avenir en ce qui concerne le renouvellement des eaux de ballast

### 12.1 Recherches nécessaires

Des mesures d'exploitation telles que le renouvellement des eaux de ballast peuvent être appropriées à court terme; toutefois, il est à l'évidence nécessaire d'effectuer davantage de recherches dans ce domaine. Les présentes Directives devraient être révisées et modifiées à la lumière des résultats que donneront éventuellement de nouvelles options en matière de gestion des eaux de ballast.

### 12.2 Évaluation à long terme des aspects liés à la sécurité du renouvellement des eaux de ballast

Reconnaissant qu'il est nécessaire d'évaluer les risques et les conséquences potentielles pour les divers types de navires et d'opérations, les parties intéressées devraient effectuer des études détaillées et fournir des renseignements au sujet de ce qui suit :

- L'expérience acquise en matière de renouvellement des eaux de ballast en mer, y compris toute procédure sur échantillons/modèles;
- Les précautions prises et les procédures suivies en matière d'exploitation pour éviter les risques et conséquences que peut avoir le renouvellement des eaux de ballast en mer;
- Une évaluation des marges de sécurité entre la distance métacentrique et les contraintes réelles, d'une part, et, d'autre part, les limites admissibles en mer spécifiées dans le manuel approuvé de directives sur l'assiette et la stabilité et le manuel de chargement approuvé, pour chaque type de navire et chaque condition de chargement;
- Toutes les situations dangereuses pouvant survenir par suite de problèmes liés à l'élément humain lorsque l'opération de renouvellement des eaux de ballast en mer n'est pas exécutée avec toute la prudence voulue;
- Les procédures d'exploitation appliquées avant de procéder au renouvellement des eaux de ballast en mer et les vérifications effectuées pendant le renouvellement;
- Les niveaux de formation et de gestion nécessaires pour que l'opération de renouvellement des eaux de ballast en mer soit surveillée et contrôlée de manière efficace à bord;
- Plan d'action incorporant toutes les procédures spécifiques à suivre en cas de situation critique risquant d'affecter le renouvellement des eaux de ballast en mer; et
- Le processus de prise de décisions, qui doit tenir compte des aspects de sécurité pertinents, y compris de la position du navire, des conditions météorologiques, de l'efficacité des machines, de l'inspection et l'entretien du circuit de ballastage, de la sécurité et de la disponibilité de l'équipage.

### 13. Conception du circuit de ballastage

Les constructeurs, propriétaires et sociétés de classification devraient tenir compte des présentes Directives lorsqu'ils mettent au point des conceptions nouvelles de navires ou qu'ils modifient des navires existants.

## 7. Résolution A.869(20)

### Directives visant à faciliter la lutte contre un événement de pollution par les hydrocarbures en application de l'article 7 et de l'annexe de la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures

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 relatives à la prévention de la pollution des mers par les navires et à la lutte contre celle-ci,

Rappelant également la résolution A.625(15) concernant les dispositions en vue de l'entrée et du dédouanement des ressources destinées à la lutte contre la pollution des mers en cas d'urgence,

Consciente que la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC), notamment à l'article 7, stipule entre autres que chaque Partie à la Convention OPRC doit prendre 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 ainsi que l'acheminement rapide du personnel, des cargaisons, des produits et du matériel en question à destination, à l'intérieur et en provenance de son territoire,

Consciente également que l'Annexe de la Convention OPRC prévoit le remboursement des frais d'assistance,

Consciente, d'autre part, que l'expérience acquise au cours d'opérations de lutte contre des événements graves de pollution par les hydrocarbures nécessitant l'utilisation de ressources situées hors des frontières d'un pays a montré clairement l'importance vitale des procédures administratives pour faciliter la fourniture rapide d'une assistance et le déploiement des ressources humaines et du matériel,

Notant les décisions et recommandations formulées par le Comité de la protection du milieu marin à sa trente-huitième session,

1. Adopte les Directives visant à faciliter la lutte contre un événement de pollution par les hydrocarbures, dont le texte figure à l'annexe de la présente résolution;
2. Prie instamment les Parties contractantes à la Convention OPRC d'appliquer lesdites Directives;
3. Prie aussi instamment tous les Gouvernements Membres d'appliquer lesdites Directives;
4. Invite le Comité de la protection du milieu marin à maintenir lesdites Directives à l'étude en tenant compte de l'expérience acquise au cours de leur application.

## ANNEXE

### Directives visant à faciliter la lutte contre un événement de pollution par les hydrocarbures en application de l'article 7 et de l'annexe de la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures

1. Si un État a besoin d'une assistance en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures, il peut solliciter l'aide d'autres États en indiquant la portée et la nature de l'assistance requise. Un État auquel est adressée une demande d'assistance devrait prendre rapidement une décision et faire savoir à l'État demandeur s'il est en mesure de fournir l'aide requise, en indiquant la portée et les modalités de l'assistance qu'il pourrait fournir.
2. Les États intéressés devraient coopérer afin de faciliter la fourniture rapide de l'assistance prévue aux termes du paragraphe 1 des présentes Directives, y compris, s'il y a lieu, les opérations nécessaires pour limiter les conséquences et les effets de l'événement de pollution par les hydrocarbures, et fournir une assistance générale. Si des États n'ont pas conclu d'accords bilatéraux ou multilatéraux définissant les modalités selon lesquelles ils doivent se prêter mutuellement assistance, l'assistance devrait être fournie conformément aux dispositions ci-après, à moins que les États n'en décident autrement.
3. Il incombe à l'État demandeur de superviser, contrôler et coordonner l'ensemble des opérations de lutte contre l'événement et l'assistance fournie. Le personnel envoyé par l'État prêtant assistance est normalement responsable de la surveillance opérationnelle immédiate de son personnel et son matériel. Le personnel participant à l'opération d'assistance devrait agir conformément aux lois pertinentes de l'État demandeur, lequel devrait s'efforcer d'informer l'État fournissant une assistance des lois pertinentes. Les autorités compétentes de l'État demandeur doivent coopérer avec l'autorité désignée par l'État prêtant assistance.
4. L'État demandeur devrait, dans la mesure de ses moyens, fournir les installations et services disponibles localement pour que l'opération d'assistance, y compris les activités de décontamination, se déroule convenablement et efficacement et il devrait garantir la protection et le retour du personnel, du matériel et des produits acheminés à cette fin à destination de son territoire par l'État prêtant une assistance ou pour le compte de cet État.
5. L'État demandeur devrait faire tout son possible pour que l'État prêtant assistance et les personnes agissant en son nom bénéficient des privilèges, immunités ou facilités nécessaires pour accomplir rapidement leur mission d'assistance. L'État demandeur ne devrait pas être tenu d'appliquer cette disposition à ses ressortissants ou résidents permanents, ni de leur accorder les privilèges et immunités susvisés.
6. Un État devrait s'efforcer, à la demande de l'État demandeur ou de l'État prêtant assistance, de faciliter le transit à travers son territoire du personnel, du matériel et des biens dûment notifiés qui sont nécessaires à l'opération d'assistance et acheminés à destination et en provenance de l'État demandeur.

7. L'État demandeur devrait faciliter l'entrée, le séjour sur son territoire et le départ du personnel dûment notifié ainsi que du matériel et des biens nécessaires à l'opération d'assistance.

8. En ce qui concerne les actions résultant directement de l'assistance fournie, l'État demandeur devrait rembourser l'État prêtant assistance en cas de pertes ou de dommages survenus au matériel ou aux autres biens appartenant à l'État prêtant assistance. L'État demandeur devrait également rembourser l'État prêtant assistance des dépenses encourues du fait de cette assistance, par suite de décès ou de lésions corporelles, ou de pertes ou de dommages subis par le personnel agissant pour le compte de l'État prêtant assistance. Cela ne saurait empêcher l'État demandeur de réclamer le remboursement dans le cadre de la demande d'indemnisation qu'il présente en vertu de la Convention appropriée en matière d'indemnisation.

9. Les États intéressés devraient coopérer étroitement afin de faciliter le règlement des actions en justice et des demandes d'indemnisation qui pourraient résulter des opérations d'assistance.

10. L'État touché ou l'État demandeur peut à tout moment, à l'issue de consultations appropriées et par notification, demander de mettre un terme à l'assistance reçue ou fournie en vertu de la présente Convention. Une fois cette demande faite, les États intéressés devraient se consulter en vue de prendre des dispositions pour mettre fin à l'assistance de manière convenable.

11. Étant donné que l'assistance ne devrait pas être retardée pour des raisons administratives ou autres, la législation nécessaire devrait être adoptée au cours de la phase de préparation, c'est-à-dire avant l'événement pouvant nécessiter une assistance, et ce, tout particulièrement en ce qui concerne les paragraphes 4 à 8 ci-dessus.

12. Les mêmes facilités devraient être accordées par les États intéressés lorsque le personnel ou le matériel est fourni pour le compte d'un propriétaire de navire, d'un propriétaire de cargaison ou d'autres entités appropriées.

13. Dans le cas de certains événements de pollution par les hydrocarbures, un propriétaire de navire, un propriétaire de cargaison ou une autre entité privée peut être le mieux placé pour mobiliser le matériel spécialisé, les produits et le personnel entraîné nécessaires pour faciliter les opérations de nettoyage. Lorsque de telles ressources sont disponibles, pour en tirer parti et pour garantir leur acheminement rapide, l'État qui demande une assistance ou à qui une assistance est offerte devrait faciliter les procédures d'entrée et le déroulement des formalités pour les personnes, les produits et le matériel fournis ainsi que leur retour ultérieur. Les pouvoirs publics devraient, dans la mesure du possible, exonérer de droits de douane et d'accise et autres taxes tout matériel et produit fourni à titre temporaire pour aider à faire face à un événement de pollution par les hydrocarbures.

8. Résolution A.871(20)

Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin

L'Assemblée,

Ayant examiné les objectifs généraux de la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, telle que modifiée, et notamment l'article III de ladite convention,

Notant avec inquiétude le nombre d'incidents mettant en cause des passagers clandestins, les perturbations du trafic maritime que ces incidents peuvent causer et leurs effets potentiels sur la sécurité de l'exploitation des navires, ainsi que les risques considérables que courent les passagers clandestins, y compris la mort,

Rappelant que la Convention internationale de 1957 sur les passagers clandestins, qui visait à mettre en place un régime acceptable à l'échelon international permettant de régler le problème des passagers clandestins, n'est pas encore entrée en vigueur,

Reconnaissant que, aux fins de la présente résolution, un passager clandestin est défini comme une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou dans une cargaison chargée par la suite à bord du navire, sans le consentement de l'armateur ou du capitaine ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord après que le navire a quitté le port, et est signalée comme passager clandestin par le capitaine aux autorités compétentes,

Tenant compte du fait que certains passagers clandestins peuvent être des demandeurs d'asile et des réfugiés, qui devraient de ce fait avoir droit aux procédures pertinentes, telles celles prévues par les instruments internationaux et textes législatifs nationaux,

Constatant que, du fait de l'absence d'une procédure agréée à l'échelon international concernant le traitement des passagers clandestins, les capitaines de navires et les compagnies de navigation ainsi que les armateurs et les exploitants de navires se heurtent à des difficultés considérables pour débarquer ces passagers clandestins et les remettre aux autorités compétentes,

Consciente des difficultés que les gouvernements membres éprouvent à accepter des passagers clandestins en vue de les interroger en attendant leur rapatriement et à autoriser les navires concernés à appareiller,

Reconnaissant donc la nécessité d'établir des directives pratiques et détaillées sur les procédures que doivent suivre tous les services publics et personnes concernés pour que le retour ou le rapatriement d'un passager clandestin puisse être effectué de manière acceptable et humaine,

Convenant que l'existence de telles directives ne devrait en aucun cas être considérée comme une excuse ou un encouragement pour ce qui concerne l'embarquement clandestin et d'autres migrations illégales, et ne devrait pas porter préjudice aux efforts visant à combattre les problèmes distincts du transport clandestin de personnes ou du trafic humain,

Estimant qu'une étroite coopération entre tous les services publics et personnes concernés est actuellement la meilleure manière de régler les cas d'embarquement clandestin,

Estimant en outre que, dans des circonstances normales, les passagers clandestins devraient, grâce à cette coopération, être débarqués et renvoyés dans le pays dont ils possèdent la nationalité/citoyenneté, au port d'embarquement ou dans tout autre pays qui les accepterait,

Reconnaissant que les incidents mettant en cause des passagers clandestins devraient être traités humainement par toutes les parties concernées, en tenant dûment compte de la sécurité de l'exploitation du navire et de celle de son équipage,

Tout en engageant vivement les services publics, les autorités portuaires, les armateurs et les capitaines à prendre toutes les précautions possibles, dans une mesure raisonnable, pour empêcher les passagers clandestins d'accéder aux navires,

Ayant examiné les recommandations faites par le Comité de la simplification des formalités à sa vingt-cinquième session,

1. Adopte les Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. Prie instamment les gouvernements d'appliquer, dans le cadre de leurs politiques et pratiques nationales, les procédures recommandées dans les Directives annexées;

3. Prie instamment en outre les gouvernements de traiter les cas d'embarquement clandestin en coopération avec les autres parties en cause en respectant le partage des responsabilités énoncé dans les Directives jointes en annexe;

4. Invite les compagnies de navigation, les armateurs et les exploitants de navires à assumer les responsabilités appropriées qui leur sont attribuées conformément aux Directives jointes en annexe et à aviser leurs capitaines et équipages des responsabilités qui incombent à ceux-ci dans les cas d'embarquement clandestin;

5. Invite les gouvernements à mettre au point, en collaboration avec le secteur des transports maritimes, des stratégies globales visant à empêcher les candidats à l'embarquement clandestin d'avoir accès aux navires;

6. Charge le Comité de la simplification des formalités de continuer à surveiller l'efficacité des Directives jointes en annexe en se fondant sur les renseignements communiqués par les gouvernements et le secteur maritime, de maintenir ces directives à l'étude et de prendre les mesures supplémentaires qu'il pourrait juger nécessaires, y compris l'élaboration d'un instrument pertinent qui soit contraignant, compte tenu de l'évolution de la situation;

7. Annule la circulaire FAL.2/Circ.43.

## ANNEXE

### Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin

1. Les capitaines, armateurs<sup>11</sup>, autorités portuaires, administrations nationales et autres organismes, notamment les agents de sûreté, ont tous le devoir de coopérer pour empêcher l'accès illicite à un navire lors de son séjour au port. Or, quelle que soit l'efficacité des mesures de sûreté prises habituellement dans les ports et à bord des navires, les passagers clandestins trouveront toujours le moyen d'accéder à un navire, soit en se cachant dans la cargaison, soit en embarquant furtivement.

2. Aux fins des Directives, on entend par passager clandestin une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord après que le navire a quitté le port, et est signalée comme passager clandestin par le capitaine aux autorités compétentes.

3. Il est difficile de régler les problèmes posés par les passagers clandestins en raison des divergences entre les législations nationales des divers pays qui pourraient être mis en cause, à savoir le pays d'embarquement, celui du débarquement, l'État dont le navire bat le pavillon, le pays dont le passager clandestin semble ou prétend posséder la nationalité/citoyenneté ou dont il possède effectivement la nationalité/citoyenneté et les pays par lesquels il doit transiter lors de son rapatriement.

4. Certains principes de base peuvent toutefois être appliqués d'une manière générale. Il s'agit des principes suivants :

1. Il conviendrait de reconnaître que les passagers clandestins qui arrivent ou entrent dans un pays sans être en possession des documents requis sont en général en situation illégale. C'est aux pays dans lesquels ces passagers clandestins arrivent ou entrent qu'il appartient de décider de la manière de régler pareille situation.
2. Le traitement réservé aux passagers clandestins qui sont des demandeurs d'asile devrait être conforme aux principes relatifs à la protection internationale qui sont énoncés dans des instruments internationaux<sup>12</sup> et dans les textes législatifs nationaux pertinents.
3. Le propriétaire du navire et son représentant local, le capitaine ainsi que les autorités portuaires et les administrations nationales devraient coopérer dans la mesure du possible au règlement des cas d'embarquement clandestin.

---

<sup>11</sup> Y compris toute personne ou partie agissant au nom du propriétaire du navire.

<sup>12</sup> Il convient de se reporter aux dispositions de la Convention des Nations Unies de 1951 et au Protocole du 31 janvier 1967 relatifs au statut des réfugiés.

4. Les propriétaires de navires et leurs représentants locaux, les capitaines, les autorités portuaires et les administrations nationales devraient avoir mis en place un dispositif de sûreté qui, dans la mesure où cela est possible en pratique, empêchera les candidats à l'embarquement clandestin de monter à bord d'un navire ou, à défaut, permettra de les découvrir avant que le navire n'arrive au port. Si la législation nationale le permet, les autorités nationales devraient envisager de poursuivre les passagers clandestins qui ont porté atteinte à la propriété de la compagnie de navigation ou à la cargaison ou qui leur ont causé des dommages.
  5. Toutes les parties devraient être conscientes du fait qu'une fouille adéquate peut minimiser le risque d'avoir à régler un cas d'embarquement clandestin et peut également sauver la vie d'un passager clandestin qui pourrait, par exemple, se cacher dans un endroit devant par la suite être scellé et/ou traité avec des substances chimiques.
  6. Les pays devraient accepter les passagers clandestins renvoyés lorsque ceux-ci en possèdent la pleine nationalité/citoyenneté ou ont le droit d'y résider.
  7. Le pays où se trouve le port d'embarquement d'origine d'un passager clandestin devrait normalement accepter que celui-ci lui soit renvoyé pour interrogatoire en attendant qu'une décision soit prise à son sujet.
  8. Tout devrait être mis en oeuvre pour éviter qu'un passager clandestin soit retenu indéfiniment à bord d'un navire. Dans ce contexte, les pays devraient organiser le renvoi d'un passager clandestin dans un pays approprié en coopération avec le propriétaire du navire.
  9. Les cas d'embarquement clandestin devraient être traités humainement par toutes les parties intéressées. Il doit toujours être tenu dûment compte de la sécurité de l'exploitation du navire et du bien-être du passager clandestin.
5. Dans un premier temps, il faudra déterminer et arrêter un cadre pour le partage des divers droits, responsabilités et obligations entre les parties en cause. Il est proposé d'attribuer les responsabilités comme suit :

1. Le capitaine

- 1.1 S'efforcer par tous les moyens de déterminer sans attendre dans quel port le passager clandestin a embarqué;
- 1.2 S'efforcer par tous les moyens de déterminer l'identité du passager clandestin, notamment sa citoyenneté/nationalité;
- 1.3 Établir une déclaration contenant tous les renseignements utiles sur le passager clandestin, comme spécifié dans le document type joint en annexe aux présentes Directives, en vue de la présenter aux autorités compétentes;
- 1.4 Notifier l'existence d'un passager clandestin et tous renseignements pertinents au propriétaire de navire ainsi qu'aux

autorités compétentes du port d'embarquement, du port d'escale suivant et de l'État du pavillon;

- 1.5 Ne pas modifier le voyage prévu pour tenter de débarquer un passager clandestin dans un pays à moins que le rapatriement n'ait été organisé, les documents voulus ayant été établis et l'autorisation de débarquer ayant été donnée, ou à moins que des considérations exceptionnelles de sécurité ou d'humanité ne le justifient;
  - 1.6 Veiller à ce que le passager clandestin soit présenté aux autorités compétentes du port d'escale suivant, conformément aux dispositions applicables de ces dernières;
  - 1.7 Prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du passager clandestin ainsi que, d'une manière générale, sa santé, son bien-être et sa sûreté jusqu'au débarquement.
2. Le propriétaire du navire ou l'exploitant
- 2.1 S'assurer que la présence d'un passager clandestin et que tous renseignements pertinents le concernant ont été notifiés aux autorités compétentes du port d'embarquement, du port d'escale suivant et de l'État du pavillon;
  - 2.2 Exécuter tout ordre de renvoi qui pourrait être donné par les autorités nationales compétentes du port d'embarquement.
3. Le pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte du passager clandestin (port de débarquement)
- 3.1 Accepter d'interroger le passager clandestin conformément aux lois nationales et, lorsque l'autorité compétente estime que le déroulement des opérations s'en trouverait facilité, autoriser le propriétaire du navire et son représentant désigné ainsi que le correspondant compétent ou désigné de la mutuelle de protection et d'indemnisation à s'entretenir avec le passager clandestin;
  - 3.2 Envisager de donner l'autorisation de débarquer le passager clandestin et fournir le cas échéant et conformément à la législation nationale un local sûr où le loger, éventuellement aux frais du propriétaire du navire ou de ses agents, si :
    - 3.2.1 Le cas prévu à l'alinéa 3.1 n'est pas résolu au moment de l'appareillage, ou
    - 3.2.2 Les autorités nationales estiment que des mesures ont bien été prises et seront appliquées pour renvoyer ou rapatrier rapidement le passager clandestin par d'autres moyens (éventuellement aux frais du propriétaire du navire ou de ses agents), ou
    - 3.2.3 La présence à bord d'un passager clandestin risque de compromettre la sécurité de l'exploitation du navire;

- 3.3 Aider, si nécessaire, à identifier le passager clandestin et à déterminer sa nationalité/citoyenneté;
  - 3.4 Aider, le cas échéant, à déterminer la validité et l'authenticité des documents détenus par un passager clandestin;
  - 3.5 Donner l'ordre de renvoyer le passager clandestin au port d'embarquement, dans le pays dont il possède la nationalité/citoyenneté ou dans un autre pays vers lequel il peut être légitimement ordonné de le renvoyer, en coopération avec le propriétaire du navire et son représentant désigné;
  - 3.6 S'entretenir des ordres donnés ou des dispositions à prendre pour le rapatriement ou le renvoi avec le capitaine/le propriétaire du navire ou leurs représentants désignés en les tenant informés, dans toute la mesure du possible, du niveau des frais de détention et en maintenant ceux-ci au minimum;
  - 3.7 Envisager de réduire les redevances normalement exigibles, si les propriétaires des navires ont apporté aux autorités chargées du contrôle une coopération jugée satisfaisante dans la prise de mesures destinées à prévenir le transport de passagers clandestins;
  - 3.8 Au cas où le passager clandestin ne posséderait pas de pièce d'identité et/ou pas de document de voyage, établir, si besoin est, un document attestant les circonstances dans lesquelles il a embarqué et est arrivé pour permettre son renvoi, soit dans son pays d'origine, soit dans celui du port d'embarquement, soit encore dans tout autre pays vers lequel il peut être légitimement ordonné de le renvoyer par un quelconque moyen de transport;
  - 3.9 Remettre le document au transporteur qui effectue le renvoi du passager clandestin;
  - 3.10 Tenir dûment compte, lorsqu'il ordonne la détention et le renvoi, des intérêts du propriétaire du navire ou de l'agent et des conséquences que de telles dispositions pourraient avoir pour eux, dans la mesure où cela est compatible avec le maintien du contrôle, de ses responsabilités ou obligations légales vis-à-vis du passager clandestin et où cela ne grève pas trop les fonds publics.
4. Le pays du port d'embarquement d'origine du passager clandestin (c'est-à-dire le pays dans lequel le passager clandestin est monté à bord du navire)
    - 4.1 Accepter tout passager clandestin réexpédié qui possède la nationalité/citoyenneté du pays ou a le droit d'y résider;
    - 4.2 Accepter, dans les circonstances normales, d'interroger un passager clandestin réexpédié lorsque le port où il a embarqué est identifié à la satisfaction des autorités du pays qui l'a reçu;

- 4.3 Arrêter et détenir le passager clandestin, si la législation nationale le permet, lorsqu'il est découvert avant l'appareillage, soit à bord du navire, soit dans la cargaison à charger; remettre le candidat à l'embarquement clandestin aux autorités locales pour que celles-ci entament des poursuites à son encontre, et/ou, le cas échéant, aux services d'immigration pour que ceux-ci l'interrogent et le renvoient éventuellement; aucune somme ne doit être exigée du propriétaire pour couvrir les frais de détention ou de renvoi et aucune sanction ne doit être imposée;
- 4.4 Arrêter et détenir le passager clandestin, lorsque la législation nationale le permet, s'il est découvert alors que le navire se trouve encore dans les eaux territoriales du pays du port dans lequel il a embarqué ou dans un autre port du même pays (et que le navire n'a pas, entre-temps, fait escale dans un port d'un autre pays); aucune somme ne doit être exigée du propriétaire pour couvrir les frais de détention ou de renvoi et aucune sanction ne doit être imposée;
5. Le pays dont le passager clandestin semble ou prétend posséder la nationalité/citoyenneté
  - 5.1 S'efforcer par tous les moyens d'aider à déterminer l'identité/citoyenneté du passager clandestin et fournir les pièces justificatives nécessaires le concernant, lorsqu'il a été établi que le passager clandestin possède la nationalité/citoyenneté qu'il prétend détenir;
  - 5.2 Accepter le passager clandestin lorsque sa nationalité/citoyenneté a été établie.
6. L'État dont le navire bat le pavillon
  - 6.1 Être prêt, si cela est possible dans la pratique, à aider le capitaine/le propriétaire du navire ou l'autorité compétente du port de débarquement à identifier le passager clandestin et à déterminer sa nationalité/citoyenneté;
  - 6.2 Être prêt à intervenir auprès de l'autorité compétente pour faciliter le débarquement du passager clandestin à la première occasion;
  - 6.3 Être prêt à aider le capitaine/le propriétaire du navire ou l'autorité du port de débarquement à prendre les dispositions nécessaires au renvoi ou au rapatriement du passager clandestin.
7. Tous les pays traversés, le cas échéant, au cours du rapatriement autoriser les passagers clandestins qui voyagent à la suite d'instructions ou d'ordres de renvoi donnés par le pays du port de débarquement à transiter par leurs ports et aéroports, sous réserve que les visas normalement exigés leur aient été accordés.

APPENDICE

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE PASSAGER CLANDESTIN

RENSEIGNEMENTS SUR LE NAVIRE

Nom du navire  
Numéro OMI :  
Pavillon :  
Compagnie :  
Adresse de la compagnie :  
Agent au prochain port :  
Adresse de l'agent :  
IRCS (indicatif d'appel  
radioélectrique international) :  
Numéro Inmarsat :  
Port d'immatriculation :  
Nom du capitaine :

Photographie du passager  
clandestin

RENSEIGNEMENTS SUR LE PASSAGER CLANDESTIN

Date/heure auxquelles le passager  
clandestin a été découvert à bord :  
Lieu d'embarquement :  
Pays où a eu lieu l'embarquement :  
Temps passé dans le pays où a eu lieu  
l'embarquement :  
Date/heure de l'embarquement :  
Port de destination prévu :  
Destination finale prévue (si celle-ci  
est différente) :  
Raisons que le passager clandestin a  
données pour expliquer son embarquement  
à bord du navire :

Nom :  
Prénom(s) :  
Nom sous lequel le passager clandestin est connu :  
Religion :  
Sexe :  
Date de naissance :  
Lieu de naissance :  
Nationalité revendiquée :  
Type de pièce d'identité :

Numéro du passeport :  
Date de délivrance :  
Lieu de délivrance :  
Date d'expiration :  
Délivré par :

Numéro de la carte d'identité :  
Date de délivrance :  
Lieu de délivrance :  
Date d'expiration :  
Délivrée par :

Numéro du livret d'inscription maritime :  
Date de délivrance :  
Lieu de délivrance :  
Date d'expiration :  
Délivré par :

Numéro du passeport provisoire :  
Date de délivrance :  
Lieu de délivrance :  
Date d'expiration :  
Délivré par :

Domicile :

Ville d'origine :  
Pays dans lequel le passager clandestin est domicilié :  
Profession(s) :  
Employeur(s) : [noms et adresses]

Adresse dans le pays où a eu lieu l'embarquement :

Taille (cm) :  
Poids (kg) :  
Teint :  
Couleur des yeux :  
Couleur des cheveux :  
Forme de la tête/du visage :  
Caractéristiques ou signes particuliers :  
[par exemple cicatrices, tatouages, etc.]

Première langue :	parlée	lue	écrite
Autres langues :	parlées	lues	écrites

Situation de famille :  
Nom du conjoint :  
Nationalité du conjoint :  
Adresse du conjoint :

Nom des parents :  
Nationalité des parents :  
Adresse des parents :

**AUTRES RENSEIGNEMENTS**

Méthode d'embarquement, y compris autres personnes impliquées (par exemple, membres d'équipage, employés du port, etc.) en indiquant si le passager clandestin était caché dans la cargaison/un conteneur ou à bord du navire :

Inventaire des possessions du passager clandestin :

A-t-on aidé le passager clandestin à monter à bord du navire ou a-t-il reçu l'aide d'un membre de l'équipage? Dans l'affirmative, cette aide a-t-elle été rétribuée?

Autres renseignements (par exemple, nom et adresse de collègues, du chef de collectivité, par exemple maire, chef de tribu, de personnes pouvant être contactées dans d'autres parties du globe) :

Déclaration faite par le passager clandestin :

Déclaration faite par le capitaine (y compris toutes observations sur la crédibilité des renseignements fournis par le passager clandestin) :

Date(s) de l'interrogatoire :

Signature du passager clandestin :

Signature du capitaine :

Date :

Date :

9. Résolution A.872(20)

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

L'Assemblée,

Ayant examiné le but général de la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, telle que modifiée, et notamment l'article III de ladite convention,

Rappelant que, conscient du fléau que représente le trafic illicite de drogues, le Comité de la simplification des formalités a approuvé, à sa dix-septième session, en 1987, la circulaire FAL.5/Circ.1/Rev.1 intitulée "Prévention du trafic illicite de drogues à bord de navires effectuant des voyages internationaux - Directives à l'intention des propriétaires de navires, des gens de mer et autres personnes participant étroitement à l'exploitation des navires",

Rappelant également qu'à sa dix-neuvième session ordinaire, elle a instamment prié le Comité de la simplification des formalités d'accélérer ses travaux sur la révision des Directives susmentionnée, lesquelles devraient également comprendre des mesures de lutte contre le trafic illicite des précurseurs,

Reconnaissant la nécessité urgente d'une coopération internationale pour l'élimination du trafic illicite par mer, telle qu'envisagée par la Convention des Nations Unies de 1988 contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes,

Reconnaissant en outre les droits et obligations pertinents inscrits dans le droit international de la mer, notamment le principe de la liberté de navigation et le droit de passage inoffensif,

Préoccupée par le fait que le trafic illicite de drogues et le transport de précurseurs portent gravement atteinte aux transports maritimes légitimes,

Notant avec satisfaction que des directives visant à prévenir et à éliminer les actes illicites dont fait état la présente résolution ont été élaborées par les gouvernements membres et organisations internationales concernées,

Se félicitant de la précieuse contribution de l'ICS, que constitue sa publication intitulée "Drug Trafficking and Drug Abuse - Guidelines for Owners and Masters on Prévention, Detection and Recognition" (Trafic de drogues et abus des drogues - Directives à l'intention des propriétaires et capitaines de navires concernant la prévention, la détection et la reconnaissance) sur laquelle l'annexe de la présente résolution est en grande partie fondée,

1. Adopte 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, qui figurent en annexe à la présente résolution;

2. Prie instamment les gouvernements membres d'appliquer sans attendre les Directives figurant en annexe, conformément au droit international maritime,

et de les porter à l'attention des capitaines de bord, des compagnies de navigation, des propriétaires de navires, des exploitants de navires, des capitaines de navire et de toutes les autres parties concernées;

3. Invite le Comité de la simplification des formalités à maintenir les Directives à l'étude et à les mettre à jour, selon qu'il convient, à la lumière de l'expérience acquise;

4. Annule la circulaire FAL.5/Circ.1/Rev.1.

#### ANNEXE

### 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

#### TABLE DES MATIÈRES

#### PRÉAMBULE

#### CHAPITRE 1 - PRÉVENTION DU TRAFIC ILLICITE DE DROGUES

1. PROCÉDURES DOUANIÈRES
  - 1.1 Mesures prises par les services des douanes
  - 1.2 Renseignements sur l'équipage
  - 1.3 Rôle des compagnies de navigation
  - 1.4 Sécurité de la cargaison
  - 1.5 Sécurité au port ou au terminal lorsque la compagnie de navigation a le contrôle des services
  - 1.6 Sécurité générale
  - 1.7 Sécurité du personnel
  - 1.8 Généralités
- 2 POSSIBILITÉ DE CHARGEMENT ILLICITE DE MARCHANDISES À BORD DES NAVIRES
  - 2.1 Introduction dissimulée ou non de drogues à bord du navire
  - 2.2 Introduction indirecte et dissimulation de drogues à bord du navire
  - 2.3 Entente délictueuse pour introduire et dissimuler des drogues à bord d'un navire
  - 2.4 Dissimulation de drogues sur la partie externe du navire

- 3 RÔLE DES SOCIÉTÉS D'EXPLOITATION DE NAVIRES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DU NAVIRE
  - 3.1 Éducation et formation de l'équipage
  - 3.2 Liaison entre les autorités locales et la société d'exploitation
  - 3.3 Reconnaissance du risque de trafic illicite
  - 3.4 Examen de la sécurité des navires
  - 3.5 Personnel disponible pour assurer la sécurité du navire
  - 3.6 Précautions spéciales visant la cargaison conteneurisée
- 4. MESURES ET PROCÉDURES VISANT À GARANTIR LA SÉCURITÉ PHYSIQUE DES NAVIRES
  - 4.1 Sécurité des installations à terre
  - 4.2 Sécurité à bord du navire
    - 4.2.1 Contrôle de l'accès au navire et contrôle d'identité
    - 4.2.2 Précautions à prendre lorsque le navire est au port
    - 4.2.3 Accès des personnes n'appartenant pas à l'équipage
  - 4.3 Précautions générales à suivre à bord des navires
  - 4.4 Mesures destinées à empêcher la dissimulation de drogues sur la partie externe du navire
    - 4.4.1 Éclairage
    - 4.4.2 Service de garde depuis le navire
    - 4.4.3 Fouilles en dessous de la ligne de flottaison
  - 4.5 Contrôle du personnel
  - 4.6 Formes sous lesquelles le personnel de bord peut être impliqué dans le trafic de drogues
    - 4.6.1 À titre individuel
    - 4.6.2 Dans le cadre d'un complot organisé
- 5 DÉTECTION DES DROGUES DISSIMULÉES
  - 5.1 Perquisitions à bord
  - 5.2 Planification des perquisitions à bord
  - 5.3 Types de perquisition à bord
    - 5.3.1 Perquisition effectuée en réaction

5.3.2 Perquisition rapide

5.3.3 Perquisition effectuée à titre préventif

5.4 Méthodes de perquisition

5.4.1 Fouille physique

5.4.2 Rayons X

5.4.3 Balayage ionique

5.4.4 Chiens policiers

5.4.5 Autres considérations

6. DISSIMULATION DE DROGUES À BORD DU NAVIRE ET INDICES RÉVÉLATEURS

6.1 À bord du navire

6.2 Caches à bord du navire

6.3 Circonstances suspectes à bord

6.4 Contrôles recommandés aux capitaines et aux officiers du navire

6.5 Observation du comportement

6.6 Circonstances suspectes en mer

6.7 Circonstances suspectes à terre

7. MESURES À PRENDRE EN CAS DE DÉCOUVERTE DE STUPÉFIANTS

7.1 Conseils d'ordre général

7.2 Considérations liées à la sécurité des personnes

7.3 Conseils spécifiques

8. SUBSTANCES MÉDICALES AUTORISÉES À BORD

8.1 Substances médicales utilisées à bord

8.2 Substances médicales destinées au commerce

CHAPITRE 2 - CONTRÔLE DU TRANSPORT DES PRÉCURSEURS ET DES PRODUITS CHIMIQUES

1. SUBSTANCES CHIMIQUES ESSENTIELLES ET PRÉCURSEURS UTILISÉS DANS LA FABRICATION ILLICITE DE STUPÉFIANTS ET DE SUBSTANCES PSYCHOTROPES

2. PRÉCAUTIONS À PRENDRE LORS DU TRANSPORT DE PRODUITS CHIMIQUES ESSENTIELS OU DE PRÉCURSEURS UTILISÉS DANS LA FABRICATION DE STUPÉFIANTS

3. RECOMMANDATIONS À L'INTENTION DES PAYS PRODUCTEURS, DISTRIBUTEURS ET FOURNISSEURS DE PRODUITS CHIMIQUES ESSENTIELS OU DE PRÉCURSEURS

## ANNEXES

- ANNEXE 1 - LISTE DES PRODUITS CHIMIQUES ESSENTIELS ET DES PRÉCURSEURS FRÉQUEMMENT UTILISÉS DANS LA FABRICATION DE STUPÉFIANTS ET DE SUBSTANCES PSYCHOTROPES (aux termes de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, signée à Vienne, le 19 décembre 1988)
- ANNEXE 2 - ÉQUILIBRE ENTRE LE RESPECT DE LA LOI ET LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS
- ANNEXE 3 - SAISIES MONDIALES
- ANNEXE 4 - TENDANCES MONDIALES (fondées sur le rapport de 1992 de l'Organe international de contrôle des stupéfiants de l'ONU)
- ANNEXE 5 - LÉGISLATION PÉNALE
- ANNEXE 6 - DROGUES ET TOXICOMANIE
- ANNEXE 7 - GLOSSAIRE
- ANNEXE 8 - LISTE DES POINTS DE CONTACT DANS LES PORTS AUXQUELS SIGNALER LES INCIDENTS LIÉS AU TRAFIC DE DROGUES

### Préambule

1. Les présentes directives contiennent des conseils d'ordre général qui peuvent servir de guide aux propriétaires de navires, aux gens de mer et à toutes les personnes participant étroitement à l'exploitation des navires. Elles ont pour objet d'aider les compagnies de navigation, les capitaines et les officiers à lutter contre le trafic illicite de drogues et à reconnaître certains signes de pharmacodépendance parmi les membres de l'équipage. Les propriétaires de navires souhaiteront sans doute sur la base des présentes directives envisager d'adopter ou d'améliorer des procédures pour éviter que leurs navires n'enfreignent les règlements douaniers, en particulier en ce qui concerne la contrebande de stupéfiants illicites, de substances psychotropes et de produits chimiques essentiels à la fabrication de drogues. De telles procédures différeront évidemment d'un navire à l'autre en fonction des routes desservies.

2. L'Organisation maritime internationale a décidé de participer à l'effort de la communauté internationale visant à lutter plus efficacement contre le trafic illicite de drogues. C'est pourquoi, à sa dix-septième session tenue en septembre 1987, le Comité de la simplification des formalités a élaboré des Directives sur la prévention du trafic illicite de drogues à bord de navires effectuant des voyages internationaux qui ont été approuvées par le Conseil à sa quatorzième session extraordinaire en novembre 1987. Les directives ci-après remplacent les directives provisoires diffusées sous couvert du document FAL.5/Circ.1, le 5 février 1987.

3. Les navires sont parfois vulnérables, du fait du manque de vigilance et de diligence de la part du capitaine et l'équipage, à l'introduction clandestine de stupéfiants, de substances psychotropes ou de précurseurs à bord du navire.

4. Une proportion élevée du trafic de drogues s'effectue par mer en raison du volume important des mouvements de navires des pays producteurs vers les pays consommateurs dont profitent les trafiquants de drogues pour pénétrer les marchés illicites les plus rentables. Une fois qu'un chargement de drogues est entré dans une région, il est aisé aux trafiquants et à leurs agents de faire circuler la marchandise à l'intérieur de cette région en tirant avantage du désir des gouvernements de favoriser les mouvements de personnes et de marchandises à travers les frontières.

5. Il faudrait tenir compte de trois facteurs importants lorsque l'on examine les incidences du trafic illicite de drogues sur les moyens de transport commerciaux :

- i) La valeur marchande extrêmement élevée des drogues lorsqu'elles sont introduites clandestinement en grandes quantités a attiré les principales organisations criminelles internationales et les groupes terroristes. Il ne faut pas négliger l'éventualité d'incidents violents, y compris d'attaques à main armée lorsque des quantités considérables de drogues sont décelées, et il faut, par conséquent, toujours prendre les mesures de précaution voulues.
- ii) Le trafiquant de drogues professionnel transporte rarement lui-même les drogues et charge en général un complice de le faire. Les gens de mer de la marine marchande sont fréquemment la cible des trafiquants de drogues soucieux d'acheminer leurs produits des pays producteurs vers les pays consommateurs. Les gens de mer ne sont pas toujours pleinement conscients des risques encourus qui peuvent aller d'un emprisonnement prolongé jusqu'à dans certains pays la peine de mort.
- iii) Il n'existe pas de routes de navigation "sûres" où les exploitants ont la certitude qu'il n'y a pas de substances illicites à bord de leurs navires. Il est évident que les routes reliant directement les pays producteurs aux pays consommateurs sont considérées comme des routes à risque et font l'objet d'une attention particulière de la part des autorités douanières. L'on constate toutefois que les trafiquants de drogues empruntent de plus en plus des circuits et des itinéraires détournés utilisant les ports de pays non producteurs de drogues, ce qui présente, à leur avis, moins de risques que leur marchandise soit interceptée dans les pays de destination.

6. Le trafic de drogues présente une double menace pour les transports maritimes. En premier lieu, la menace représentée par la dissimulation de drogues à bord des navires fait que les autorités douanières risquent, en assurant le respect de la loi, de retarder le départ des navires, notamment des navires de charge. En second lieu, le fait que des membres de l'équipage puissent être impliqués dans l'abus des drogues menace la sécurité du navire.

-----