



Assemblée générale

Distr. générale
11 mai 2004
Français
Original: anglais

**Processus consultatif officiel ouvert à tous
sur les océans et le droit de la mer**
Cinquième réunion
7-11 juin 2004

Renforcement de l'application par l'État du pavillon

Document présenté par le secrétariat de l'Organisation maritime internationale (OMI)

1. Au paragraphe 28 de sa résolution 58/40, l'Assemblée générale invite l'Organisation maritime internationale (OMI) et les autres organisations internationales compétentes à étudier, analyser et clarifier la nature du « lien substantiel » en rapport avec l'obligation qu'ont les États d'exercer effectivement leur contrôle sur les navires battant leur pavillon, y compris les navires de pêche. Une invitation similaire est lancée au paragraphe 22 de la résolution 58/14 de l'Assemblée sur « la viabilité des pêches, notamment dans le cadre de l'Accord de 1995 aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, et des instruments connexes ».

2. Le Conseil de l'OMI sera saisi de l'invitation formulée dans ces deux résolutions et prendra les décisions appropriées à sa quatre-vingt-douzième session, qui se déroulera du 21 au 25 juin 2004.

3. On trouvera dans les paragraphes qui suivent une description succincte du mandat de l'OMI et un aperçu des travaux qu'elle mène sur la question du renforcement de la juridiction de l'État du pavillon. Le présent document doit être lu en conjonction avec le rapport du Groupe consultatif interinstitutions sur l'application par l'État du pavillon, qui s'est réuni à Paris le 7 mai 2003 (voir <http://www.un.org/Depts/los/general_assembly/documents/flagstateimpl.pdf>).

Contexte du mandat de l'OMI

4. Seule institution spécialisée des Nations Unies exclusivement consacrée aux questions maritimes, l'OMI a élaboré depuis 1959 des conventions multilatérales détaillées qui imposent, principalement à la charge de l'État du pavillon, une longue



série de mesures techniques visant à améliorer la sécurité de la navigation et à mieux prévenir la pollution du milieu marin par les navires. Il convient de noter à cet égard que les conventions de l'OMI prévoient aussi des mesures de contrôle par l'État du port, qui sont destinées à prévenir et corriger d'éventuelles défaillances de l'État du pavillon dans l'exercice de sa juridiction.

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

6. Dès 1973, le secrétariat de l'OMI [qui s'appelait alors Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI)] a participé activement aux travaux de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Cette participation répondait au souci de faire en sorte que les conventions que l'OMI était elle-même en train d'élaborer fussent inspirées par les mêmes principes que ceux qui guidaient alors les travaux préparatoires de la future Convention sur le droit de la mer de 1982. Et bien que l'OMI ne soit désignée nommément que dans un seul des articles de la Convention (l'article 2 de l'annexe VIII), plusieurs autres articles se réfèrent à « l'organisation internationale compétente » chargée d'adopter les règles et normes internationales applicables en matière de sécurité en mer, sécurité de la navigation et prévention et maîtrise de la pollution du milieu marin tant par les navires que par immersion.

Renforcement de la juridiction de l'État du pavillon : la question du « lien substantiel »

7. Tout en gardant ce contexte à l'esprit, il convient maintenant de préciser concrètement le rapport entre le mandat de l'OMI et la notion de « lien substantiel » évoquée à l'article 91 1) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en s'en tenant strictement aux actions que l'article 94 1) de la Convention présente comme des conditions nécessaires, en droit international, de l'exercice effectif de la juridiction de l'État du pavillon.

8. La question de l'exercice par l'État du pavillon de sa juridiction dans les domaines techniques intéressant la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution du milieu marin relève exclusivement du mandat de l'OMI. Depuis ses débuts, l'OMI a constamment réaffirmé cet aspect de son mandat en s'employant à faire adopter une série de conventions et d'initiatives qui ont permis de renforcer l'application des instruments internationaux par l'État du pavillon, et ceci au point que, dans le monde entier, c'est grâce à des dispositions de ses conventions et recueils de règles que presque toutes les règles techniques concernant les navires marchands sont obligatoires et d'application automatique.

9. Le volet du mandat de l'OMI qui concerne la juridiction de l'État du pavillon est complété par les travaux d'autres organisations internationales sur des questions qui ne sont pas du ressort de l'OMI mais sur lesquelles l'État du pavillon est clairement tenu d'exercer effectivement sa juridiction afin que puissent être réalisés les objectifs fondamentaux visés par les articles 91 1) et 94 de la Convention sur le droit de la mer. Il convient à cet égard de signaler tout particulièrement la mention qui est faite à l'article 94 1) de l'obligation dans laquelle se trouve l'État du pavillon d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans le domaine social, lequel domaine social relève manifestement de la compétence de l'Organisation internationale du travail (OIT). Le fait qu'un lien substantiel doive

exister entre un État et les navires battant son pavillon, conjugué à l'obligation qu'a l'État du pavillon d'exercer effectivement sa juridiction, implique également que l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a un rôle à jouer en rapport avec les activités des navires de pêche.

10. Il s'ensuit qu'un examen exhaustif de l'application des articles susmentionnés de la Convention sur le droit de la mer ne saurait être mené qu'en coopération avec les autres organisations concernées.

11. L'article 91 1) de la Convention sur le droit de la mer reconnaît à chaque État le droit de fixer « les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires ... et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon ». C'est pour cette raison que l'application des réglementations techniques en matière de sécurité de la navigation et de maîtrise de la pollution a été, dans le cas de l'OMI, strictement isolée de la notion de propriété, dont la Convention semble clairement estimer qu'il s'agit d'une question qui ne relève pas d'elle mais du droit interne des États.

12. Il en résulte que l'application effective des règles de sécurité de la navigation et de maîtrise de la pollution n'est pas une fonction de la notion de propriété. Au contraire, la principale condition à remplir pour garantir leur application est de disposer d'une administration maritime suffisamment solide pour contrôler effectivement le respect des règles et normes de l'OMI. De ce point de vue, on est fondé à considérer que c'est grâce au travail effectué par l'OMI que l'on a aujourd'hui un besoin si criant de compétences humaines et de moyens matériels pour créer des administrations maritimes dignes de ce nom. En effet, l'adhésion presque universelle aux conventions de l'OMI a eu pour résultat que le secteur des transports maritimes est désormais extrêmement réglementé et doit, en vertu d'un droit maritime international élaboré en grande partie dans le cadre de l'organisation, respecter de strictes normes de sécurité et de maîtrise de la pollution.

13. L'obligation conventionnelle dans laquelle se trouvent entre 95 et 99 % de la marine marchande mondiale de satisfaire aux dispositions de plus en plus strictes des instruments de l'OMI en matière de sécurité des navires et de protection des océans a créé une situation dans laquelle tous les États, quelles que soient les particularités de leur registre maritime, doivent s'assurer que les navires battant leur pavillon respectent les règles et normes de l'OMI, ceci étant devenu une condition *sine qua non* de l'accès au commerce international. Les statistiques montrent que les cas de non-respect des règles et normes ne sont pas liés aux particularités du registre maritime concerné, mais à la question de savoir si l'administration maritime compétente exerce effectivement ou non sa fonction de contrôle.

14. L'OMI soutient que, dans le cadre constitué par la Convention sur le droit de la mer et les mandats respectifs des organisations invitées à réfléchir aux moyens de renforcer l'application des instruments internationaux par les États du pavillon, il convient de garder à l'esprit les deux grands principes ci-dessous :

a) La formulation de nouvelles règles internationales ne doit pas être considérée comme un moyen de pallier une application déficiente des règles existantes. Les États et les organisations internationales devraient plutôt s'employer à renforcer les mécanismes de contrôle, comme le fait l'OMI en privilégiant l'élaboration et la mise en œuvre de son Plan modèle d'audit par les États Membres, lequel plan modèle devrait permettre d'évaluer de façon systématique la mesure

dans laquelle les États s'acquittent des obligations qui leur incombent en vertu des conventions pertinentes de l'OMI; et

b) Les questions touchant à la propriété des navires devraient être considérées comme des questions économiques relevant du droit des sociétés et manifestement étrangères à l'objet du droit de la mer et au mandat des organisations internationales tels qu'ils ressortent de la Convention sur le droit de la mer; de l'avis de l'OMI, ce qu'il importe de faire pour établir l'existence d'un « lien substantiel » est de déterminer qui exerce la responsabilité de l'exploitation et du contrôle du navire.
