

**DECRET N° 2005-445 DU 28 JUILLET 2005**

Portant ratification de la Convention internationale pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et de son protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes situées sur le plateau continental.

**LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,  
CHEF DE L'ETAT,  
CHEF DU GOUVERNEMENT,**

- Vu** la loi n°90-32 du 11 décembre 1990 portant Constitution de la République du Bénin ;
- Vu** la loi n° 2005-22 du 18 juillet 2005 portant autorisation de ratification de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et de son protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes situées sur le plateau continental ;
- Vu** la proclamation le 03 avril 2001 par la Cour Constitutionnelle des résultats définitifs de l'élection présidentielle du 22 mars 2001 ;
- Vu** le décret n°2003-209 du 12 juin 2003 portant composition du Gouvernement ;

**DECRETE :**

**Article 1<sup>er</sup> :** Sont ratifiés la convention internationale pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et son protocole relatif à la répression d'actes illicites contre les plates-formes fixes situées sur le plateau continental dont les textes se trouvent ci-joints.

**Article 2** : Le présent décret sera publié au Journal.

fait à Cotonou, le 28 juillet 2005

Par le Président de la République,  
Chef de l'Etat, Chef du gouvernement,



**Mathieu KEREKOU**

Le Ministre des Affaires  
Etrangères et de l'Intégration  
Africaine,



**Rogatien BIAOU**

Le Ministre des Travaux Publics  
et des Transports,



**Christiane Jeanne-Marie O. TABELLE**

**Ampliations** : PR 6 AN 4 CS 2 CC 2 CES 2 HAAC 2 MAEIA 4 MTPT 4  
AUTRES MINISTERES 19 SGG 4 DGBM-DCF-DGTCP-DGDDI-DGID 5 BN-  
DAN-DLC 3 GCONB-DCCT-INSAE 3 BCP-CSM-IGAA 3 UAC-UNIPAR-  
ENAM 3 FADESP-FDSP 2 JO 1.-

RATIFICATION DE CINQ  
(5) CONVENTIONS DE  
L'ORGANISATION  
MARITIME  
INTERNATIONALE

- AMENDEMENTS A LA CONVENTION PORTANT  
CREATION DE L'ORGANISATION MARITIME  
INTERNATIONALE (OMI)

- CONVENTION INTERNATIONALE DE 1979 SUR LA  
RECHERCHE ET LE SAUVETAGE MARITIMES  
TELLE QUE MODIFIEE EN 1998

- CONVENTION INTERNATIONALE DE 1978 SUR  
LES NORMES DE FORMATION DES GENS DE MER,  
DE DELIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE  
TELLE QUE MODIFIEE EN 1995

- PROTOCOLE DE 1997 MODIFIANT LA  
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973 POUR LA  
PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES  
NAVIRES, TELLE QUE MODIFIEE PAR LE  
PROTOCOLE DE 1978 Y RELATIF

- CONVENTION POUR LA REPRESSION D'ACTES  
ILLICITES CONTRE LA SECURITE DE LA  
NAVIGATION MARITIME ET SON PROTOCOLE  
POUR LA REPRESSION D'ACTES ILLICITES  
CONTRE LA SECURITE DES PLATES-FORMES  
FIXES SITUEES SUR LE PLATEAU CONTINENTAL.

AMENDEMENTS A LA CONVENTION PORTANT  
CREATION DE L'ORGANISATION MARITIME  
INTERNATIONALE (OMI)

**Résolution A.735(18)**

*Adoptée le 4 novembre 1993  
(Point 10 de l'ordre du jour)*

**AMENDEMENTS À LA CONVENTION PORTANT CRÉATION  
DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE**

**L'ASSEMBLÉE**

RAPPELANT les inquiétudes que plusieurs délégations avaient exprimées à sa dix-septième session ordinaire au sujet des résultats des élections au Conseil pour la période biennale 1992-1993;

NOTANT que le Conseil, à sa soixante-huitième session, a créé un groupe de travail ad hoc, ouvert à tous les Membres de l'Organisation, en vue d'examiner des amendements éventuels aux dispositions régissant les élections au Conseil,

NOTANT AVEC SATISFACTION que les révisions nécessaires de la Convention portant création de l'OMI ont toutes été entreprises au sein de l'Organisation et que les textes ont été examinés dans un esprit de bonne volonté et d'accommodement mutuel et adoptés avec l'assentiment général des Membres,

AYANT EXAMINÉ les amendements à la Convention portant création de l'OMI qui ont été recommandés par le Groupe de travail ad hoc sur les élections au Conseil et que le Conseil a approuvés à sa soixante-neuvième session,

1. ADOPTE les amendements aux articles 16, 17 et 19 de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, dont le texte est reproduit en annexe à la présente résolution;
2. PRIE le Secrétaire général de l'Organisation de déposer les amendements adoptés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'il est prévu à l'article 67 de la Convention portant création de l'OMI, et de recevoir les instruments d'acceptation et les déclarations conformément à l'article 68; et
3. INVITE les Membres de l'Organisation à accepter ces amendements le plus tôt possible après en avoir reçu une copie en communiquant l'instrument d'acceptation approprié au Secrétaire général, conformément à l'article 68 de la Convention.

**Annexe**

**AMENDEMENTS À LA CONVENTION PORTANT CRÉATION  
DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE**

**PARTIE VI**

**Le Conseil**

**Article 16**

*Remplacer le texte de l'article 16 par le texte suivant :*

Le Conseil se compose de quarante Membres élus par l'Assemblée.

**Article 17**

*Remplacer le texte de l'article 17 par le texte suivant :*

En élisant les Membres du Conseil, l'Assemblée observe les principes suivants :

- a) dix sont des États qui sont le plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime;
- b) dix sont d'autres États qui sont le plus intéressés dans le commerce international maritime;
- c) vingt sont des États qui n'ont pas été élus au titre des alinéas a) ou b) ci-dessus, qui ont des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection garantit que toutes les grandes régions géographiques du monde sont représentées au Conseil.

**Article 19 b)**

*Remplacer le texte de l'alinéa b) de l'article 19 par le texte suivant :*

- b) Vingt-six Membres du Conseil constituent le quorum.

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1979  
SUR LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE  
MARITIMES TELLE QUE MODIFIEE EN 1998

## CONVENTION INTERNATIONALE DE 1979 SUR LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE MARITIMES

LES PARTIES A LA CONVENTION,

PRENANT NOTE de la grande importance que revêtent dans diverses conventions l'assistance aux personnes en détresse en mer et la mise en place par tous les Etats côtiers d'installations adéquates et efficaces pour la veille côtière et pour les services de recherche et de sauvetage,

AYANT EXAMINE la recommandation N° 40 de la Conférence internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer qui reconnaît l'opportunité de coordonner les activités d'un certain nombre d'organisations intergouvernementales concernant la sécurité en mer et au-dessus de la mer,

DESIREUSES d'intensifier et de promouvoir ces activités grâce à l'établissement d'un plan international de recherche et de sauvetage maritimes qui réponde aux besoins du trafic maritime en matière de sauvetage des personnes en détresse en mer,

SOUHAITANT favoriser la coopération entre les organisations de recherche et de sauvetage du monde entier et entre tous ceux qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage en mer,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

### Article I

#### *Obligations générales découlant de la Convention*

Les Parties s'engagent à adopter toutes les mesures législatives ou autres mesures appropriées nécessaires pour donner pleinement effet à la Convention et à son Annexe, qui fait partie intégrante de la Convention. Sauf disposition expresse contraire, toute référence à la Convention constitue en même temps une référence à son Annexe.

### Article II

#### *Autres traités et interprétation*

1) Aucune disposition de la Convention ne préjuge la codification et l'élaboration du droit de la mer par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer

convoquée en vertu de la résolution 2750 (XXV) de l'Assemblée générale des Nations Unies, ni les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout Etat touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'Etat côtier et de l'Etat du pavillon.

2) Aucune disposition de la Convention ne saurait être interprétée au préjudice des obligations ou des droits des navires définis dans d'autres instruments internationaux.

### Article III

#### *Amendements*

1) La Convention peut être modifiée par l'une ou l'autre des procédures définies aux paragraphes 2) et 3) ci-après.

2) Amendement après examen par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée «l'Organisation») :

a) Tout amendement proposé par une Partie et adressé au Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé le «Secrétaire général») ou tout amendement jugé nécessaire par le Secrétaire général à la suite d'un amendement à une disposition équivalente de l'Annexe 12 à la Convention relative à l'aviation civile internationale est diffusé à tous les Membres de l'Organisation et à toutes les Parties six mois au moins avant son examen par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation.

b) Les Parties, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité de la sécurité maritime aux fins de l'examen et de l'adoption des amendements.

c) Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime, à condition qu'un tiers au moins des Parties soit présent au moment de l'adoption de l'amendement.

d) Les amendements adoptés conformément à l'alinéa c) sont communiqués par le Secrétaire général à toutes les Parties pour acceptation.

e) Un amendement à un article ou aux paragraphes 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 ou 3.1.3 de l'Annexe est réputé avoir été accepté à la date à laquelle le Secrétaire général a reçu un instrument d'acceptation des deux tiers des Parties.

f) Un amendement aux dispositions de l'Annexe autres que celles des paragraphes 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 ou 3.1.3 est réputé avoir été accepté à l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle il a été communiqué aux Parties pour acceptation. Toutefois, si pendant cette période d'un an plus d'un tiers des Parties notifient au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.

g) Un amendement à un article ou aux paragraphes 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 ou 3.1.3 de l'Annexe entre en vigueur :

i) à l'égard des Parties qui l'ont accepté, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté;

ii) à l'égard des Parties qui l'acceptent après que la condition mentionnée à l'alinéa e) a été remplie et avant que l'amendement n'entre en vigueur, à la date d'entrée en vigueur de l'amendement;

iii) à l'égard des Parties qui l'acceptent après la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, 30 jours après le dépôt d'un instrument d'acceptation.

h) Un amendement aux dispositions de l'Annexe autres que celles des paragraphes 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 ou 3.1.3 entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties, à l'exception de celles qui ont élevé une objection contre ledit amendement conformément à l'alinéa f) et qui n'ont pas retiré cette objection, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté. Toutefois, avant la date fixée pour l'entrée en vigueur d'un amendement, toute Partie peut notifier au Secrétaire général qu'elle se dispense de donner effet à l'amendement pour une période qui ne dépasse pas un an à compter de la date de son entrée en vigueur, ou pour une période plus longue si la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime au moment de l'adoption de l'amendement en décide ainsi.

### 3) Amendement par une conférence :

a) A la demande d'une Partie appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties pour examiner les amendements à la Convention. Les propositions d'amendements sont diffusées par le Secrétaire général à toutes les Parties six mois au moins avant leur examen par la conférence.

b) Les amendements sont adoptés par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes, à condition qu'un tiers au moins des Parties soit présent au moment de l'adoption de l'amendement. Les amendements ainsi adoptés sont communiqués par le Secrétaire général à toutes les Parties pour acceptation.

c) A moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues respectivement aux alinéas e), f), g) et h) du paragraphe 2), à condition que les références de l'alinéa h) du paragraphe 2) au Comité de la sécurité maritime élargi conformément aux dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2) soient considérées comme des références à la conférence.

4) Toute déclaration d'acceptation ou d'objection relative à un amendement ou toute notification communiquées en vertu de l'alinéa h) du paragraphe 2) doit être adressée par écrit au Secrétaire général. Celui-ci informe toutes les Parties de cette communication et de la date à laquelle il l'a reçue.

5) Le Secrétaire général informe les Etats de tout amendement qui entre en vigueur ainsi que de la date à laquelle chaque amendement entre en vigueur.

## Article IV

### *Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion*

1) La Convention reste ouverte à la signature, au siège de l'Organisation, du 1er novembre 1979 au 31 octobre 1980, et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Les Etats peuvent devenir Parties à la Convention par :

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c) adhésion.

2) La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

3) Le Secrétaire général informe les Etats de toute signature ou du dépôt de tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de ce dépôt.

## Article V

### *Entrée en vigueur*

1) La Convention entre en vigueur 12 mois après la date à laquelle 15 Etats sont devenus Parties à cette convention conformément aux dispositions de l'article IV.

2) Pour les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent, conformément à l'article IV après que la condition prescrite au paragraphe 1) a été remplie et avant que la Convention n'entre en vigueur, la date d'entrée en vigueur est celle de l'entrée en vigueur de la Convention.

3) Pour les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent après la date de son entrée en vigueur, la date d'entrée en vigueur se situe 30 jours après celle du dépôt d'un instrument conformément aux dispositions de l'article IV.

4) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la Convention conformément aux dispositions de l'article III s'applique au texte modifié de la Convention et, pour un Etat ayant déposé un tel instrument, la Convention modifiée entre en vigueur 30 jours après la date de ce dépôt.

5) Le Secrétaire général informe les Etats de la date d'entrée en vigueur de la Convention.

ANNEXE

**AMENDEMENTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1979  
SUR LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE MARITIMES**

Il convient de remplacer le texte actuel de l'Annexe de la Convention, hormis les paragraphes 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 et 3.1.3, par le texte suivant :

**"CHAPITRE 1**

**TERMES ET DÉFINITIONS**

- 1.1 L'emploi du présent de l'indicatif dans l'Annexe indique qu'il s'agit d'une disposition dont l'application uniforme par toutes les Parties est nécessaire pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.
- 1.2 L'emploi du conditionnel dans l'Annexe indique qu'il s'agit d'une disposition dont l'application uniforme par toutes les Parties est recommandée pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.
- 1.3 Les termes et expressions ci-dessous ont la signification suivante dans l'Annexe :
- .1 "Recherche". Opération, normalement coordonnée par un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage, faisant appel au personnel et aux moyens disponibles, destinée à localiser des personnes en détresse.
  - .2 "Sauvetage". Opération destinée à repêcher des personnes en détresse, à leur prodiguer les premiers soins médicaux ou autres dont ils pourraient avoir besoin, et à les remettre en lieu sûr.
  - .3 "Service de recherche et de sauvetage". Exécution, en cas de détresse, des fonctions de surveillance, de communication, de coordination ainsi que de recherche et de sauvetage, y compris prestation de conseils médicaux, de soins médicaux initiaux, ou évacuation sanitaire, en faisant appel à des ressources publiques et privées, avec la coopération d'aéronefs, de navires et d'autres engins et installations.
  - .4 "Région de recherche et de sauvetage". Région de dimensions déterminées associée à un centre de coordination de sauvetage, dans les limites de laquelle sont fournis des services de recherche et de sauvetage.
  - .5 "Centre de coordination de sauvetage". Centre chargé d'assurer l'organisation efficace des services de recherche et de sauvetage et de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage dans une région de recherche et de sauvetage.
  - .6 "Centre secondaire de sauvetage". Centre subordonné à un centre de coordination de sauvetage et complémentaire de ce dernier conformément aux dispositions spécifiques des autorités responsables.
  - .7 "Moyen de recherche et de sauvetage". Toute ressource mobile, y compris les unités de recherche et de sauvetage désignées, utilisée pour mener une opération de recherche et de sauvetage.

- .8 "Unité de recherche et de sauvetage". Unité composée d'un personnel entraîné et dotée d'un matériel approprié à l'exécution rapide des opérations de recherche et de sauvetage.
- .9 " Poste d'alerte". Tout moyen destiné à servir d'intermédiaire entre une personne qui signale une situation d'urgence et un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage.
- .10 "Phase d'urgence". Terme générique s'appliquant, selon le cas, à la phase d'incertitude, à la phase d'alerte ou à la phase de détresse.
- .11 "Phase d'incertitude". Situation dans laquelle il y a lieu de douter de la sécurité d'une personne, d'un navire ou d'un autre engin.
- .12 "Phase d'alerte". Situation dans laquelle on peut craindre pour la sécurité d'une personne, d'un navire ou d'un autre engin.
- .13 "Phase de détresse". Situation dans laquelle il y a lieu de penser qu'une personne, qu'un navire ou un autre engin sont menacés d'un danger grave et imminent et qu'ils ont besoin d'un secours immédiat.
- .14 "Coordonnateur sur place". Personne désignée pour coordonner les opérations de recherche et de sauvetage dans une zone déterminée.
- .15 "Secrétaire général". Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

## CHAPITRE 2

### ORGANISATION ET COORDINATION

#### 2.1 Dispositions relatives à la mise en place et à la coordination des services de recherche et de sauvetage

2.1.1 Les Parties participent, dans la mesure où elles peuvent le faire à titre individuel ou en coopération avec d'autres États et, le cas échéant, avec l'Organisation, au développement de services de recherche et de sauvetage pour garantir qu'une assistance sera fournie à toute personne en détresse en mer. Lorsqu'elles sont informées qu'une personne est, ou semble être, en détresse en mer, les autorités responsables d'une Partie prennent de toute urgence des mesures pour s'assurer que l'assistance nécessaire est fournie.

2.1.2 Les Parties mettent en place, soit à titre individuel soit, le cas échéant, en coopération avec d'autres États, les éléments de base suivants d'un service de recherche et de sauvetage :

- .1 un cadre juridique;
- .2 la désignation d'une autorité responsable;
- .3 l'organisation des ressources disponibles;
- .4 les moyens de communication;
- .5 les fonctions de coordination et d'exploitation; et
- .6 les processus susceptibles d'améliorer le service, au nombre desquels figurent la planification, les relations de coopération nationales et internationales et la formation.

Les Parties appliquent, dans toute la mesure du possible, les normes minimales et directives pertinentes établies par l'Organisation.

2.1.3 Pour contribuer à garantir que les moyens de radiocommunication à terre sont adaptés et que les alertes de détresse sont acheminées et les opérations coordonnées correctement afin de permettre aux services de recherche et de sauvetage de mener leurs opérations efficacement, les Parties veillent, à titre individuel ou en coopération avec d'autres États, à ce qu'il soit établi un nombre suffisant de régions de recherche et de sauvetage dans chaque zone maritime, conformément aux dispositions des paragraphes 2.1.4 et 2.1.5. Ces régions devraient être contiguës et, dans la mesure du possible, ne pas se chevaucher.

2.1.6 Tout accord sur les régions ou les dispositions mentionnées aux paragraphes 2.1.4 et 2.1.5 est enregistré par les Parties intéressées ou consigné par écrit sous forme de plans acceptés par les Parties.

2.1.8 Lorsqu'elles envisagent d'établir des régions de recherche et de sauvetage maritimes aux termes d'un accord, de la manière prévue au paragraphe 2.1.4, ou de conclure un accord sur l'adoption de dispositions appropriées, de la manière prévue au paragraphe 2.1.5, les Parties devraient s'efforcer de veiller, lorsqu'il y a lieu, à ce que leurs services de recherche et de sauvetage aériens et maritimes soient cohérents.

2.1.9 Les Parties qui ont accepté la responsabilité de fournir des services de recherche et de sauvetage dans une zone particulière font appel à des unités de recherche et de sauvetage et à d'autres moyens disponibles pour prêter assistance à une personne qui est ou semble être en détresse en mer.

2.1.11 Les Parties communiquent au Secrétaire général des renseignements sur leurs services de recherche et de sauvetage et, notamment, sur :

- .1 l'autorité nationale responsable des services de recherche et de sauvetage maritimes;
- .2 l'emplacement des centres de coordination de sauvetage établis ou d'autres centres qui assurent la coordination des opérations de recherche et de sauvetage dans la ou les régions de recherche et de sauvetage et les moyens de communication dans ces régions;
- .3 les limites de leur(s) région(s) de recherche et de sauvetage et la couverture assurée par leurs moyens terrestres de communications de détresse et de sécurité; et
- .4 les principaux types d'unités de recherche et de sauvetage qui sont à leur disposition.

Les Parties mettent à jour, à titre prioritaire, les renseignements fournis pour indiquer toute modification importante. Le Secrétaire général communique les renseignements reçus à toutes les Parties.

2.1.12 Le Secrétaire général notifie à toutes les Parties les accords ou dispositions mentionnés aux paragraphes 2.1.4 et 2.1.5.

## **2.2 Mise en place des services nationaux de recherche et de sauvetage**

2.2.1 Les Parties établissent les procédures nationales nécessaires à la mise en place, à la coordination et à l'amélioration générales des services de recherche et de sauvetage.

2.2.2 Pour permettre aux opérations de recherche et de sauvetage d'être menées efficacement, les Parties :

- .1 veillent à ce que les moyens disponibles soient utilisés de manière coordonnée;

- 2.2 établissent une étroite coopération entre les services et organismes susceptibles de contribuer à améliorer le service de recherche et de sauvetage dans des domaines tels que les opérations, la planification, la formation, les exercices, ainsi que la recherche et le développement.

### **2.3 Création de centres de coordination de sauvetage et de centres secondaires de sauvetage**

2.3.1 En application des dispositions du paragraphe 2.2, les Parties créent, à titre individuel ou en coopération avec d'autres États, des centres de coordination de sauvetage pour les services de recherche et de sauvetage dont elles ont la responsabilité, ainsi que les centres secondaires de sauvetage qui leur semblent nécessaires.

2.3.2 Chacun des centres de coordination de sauvetage et des centres secondaires de sauvetage créés conformément aux dispositions du paragraphe 2.3.1 prend les dispositions nécessaires pour recevoir les alertes de détresse provenant de sa région de recherche et de sauvetage. Tout centre ainsi créé prend également les dispositions nécessaires pour communiquer avec les personnes en détresse, les moyens de recherche et de sauvetage et les autres centres de coordination de sauvetage ou centres secondaires de sauvetage.

2.3.3 Tout centre de coordination de sauvetage doit être opérationnel 24 heures sur 24 et être doté en permanence de personnel ayant reçu une formation et ayant une connaissance pratique de la langue anglaise.

### **2.4 Coordination avec les services aéronautiques**

2.4.1 Les Parties veillent à assurer une coordination aussi étroite que possible entre les services maritimes et aéronautiques afin d'établir des services de recherche et de sauvetage aussi efficaces que possible à l'intérieur et au-dessus de leurs régions de recherche et de sauvetage.

2.4.2 Lorsque cela est possible, toute Partie devrait établir des centres de coordination de sauvetage et des centres secondaires de sauvetage mixtes, qui soient utilisables à la fois à des fins maritimes et aéronautiques.

2.4.3 Lorsqu'il est établi des centres de coordination de sauvetage ou des centres secondaires de sauvetage distincts pour les opérations maritimes et aéronautiques dans une même zone, la Partie intéressée assure une coordination aussi étroite que possible entre les centres ou les centres secondaires.

2.4.4 Les Parties veillent à ce que les unités de recherche et de sauvetage mises en place à des fins maritimes et celles mises en place à des fins aéronautiques utilisent, dans toute la mesure du possible, des procédures communes.

### **2.5 Désignation des moyens de recherche et de sauvetage**

Les Parties recensent tous les moyens dont elles disposent pour participer aux opérations de recherche et de sauvetage et peuvent désigner des moyens adaptés comme unités de recherche et de sauvetage.

### **2.6 Équipement des unités de recherche et de sauvetage**

2.6.1 Chaque unité de recherche et de sauvetage est dotée de l'équipement nécessaire à l'accomplissement de sa tâche.

2.6.2 La nature générale du contenu des conteneurs ou des chaînes largables à l'intention des survivants devrait être indiquée au moyen de marques conformes aux normes que l'Organisation a adoptées.

## CHAPITRE 3

### COOPÉRATION ENTRE ÉTATS

#### 3.1 Coopération entre États

3.1.1 Les Parties coordonnent leurs services de recherche et de sauvetage et devraient, chaque fois que cela est nécessaire, coordonner leurs opérations de recherche et de sauvetage avec celles des États voisins.

3.1.4 Les autorités responsables des Parties :

- .1 accusent immédiatement réception de cette demande; et
- .2 indiquent dès que possible, le cas échéant, les conditions dans lesquelles la mission projetée peut être effectuée.

3.1.5 Les Parties devraient conclure avec les États voisins des accords spécifiant les conditions d'admission réciproque des unités de recherche et de sauvetage dans les limites ou au-dessus de leur mer territoriale ou de leur territoire. Ces accords devraient également prévoir des dispositions visant à accélérer l'admission de ces unités en évitant autant que possible toute formalité.

3.1.6 Toute Partie devrait autoriser ses centres de coordination de sauvetage :

- .1 à demander à tout autre centre de coordination de sauvetage les secours dont ils peuvent avoir besoin (navires, aéronefs, personnel et matériel, etc.);
- .2 à accorder l'autorisation nécessaire pour permettre à ces navires, aéronefs, personnel ou matériel de pénétrer dans sa mer territoriale ou sur son territoire ou de les survoler; et
- .3 à faire les démarches nécessaires auprès des services compétents des douanes, de l'immigration, de la santé ou autres, afin d'accélérer les formalités d'admission.

3.1.7 Toute Partie veille à ce que ses centres de coordination de sauvetage fournissent sur demande une assistance à d'autres centres de coordination de sauvetage et notamment à mettre à leur disposition des navires, des aéronefs, du personnel ou du matériel.

3.1.8 Les Parties devraient conclure des accords avec d'autres États, s'il y a lieu, pour renforcer la coopération et la coordination en matière de recherche et de sauvetage. Les Parties habiliteront leur autorité responsable à planifier, au niveau de l'exécution des opérations, et organiser la coopération et la coordination susvisées avec les autorités responsables d'autres États.

## CHAPITRE 4

### PROCÉDURES DE MISE EN OEUVRE

#### 4.1 Mesures préliminaires

4.1.1 Chaque centre de coordination de sauvetage et chaque centre secondaire de sauvetage doivent disposer d'informations à jour dans les domaines qui présentent un intérêt pour les opérations de recherche et de sauvetage dans sa zone, en particulier en ce qui concerne les moyens de recherche et de sauvetage et les moyens de communication disponibles.

4.1.2 Chaque centre de coordination de sauvetage et chaque centre secondaire de sauvetage devrait pouvoir obtenir facilement des renseignements concernant la position, le cap et la vitesse des navires situés dans sa zone qui sont susceptibles de fournir une assistance aux personnes, aux navires ou aux autres engins en détresse en mer, et concernant la manière de procéder pour les contacter. Ces renseignements devraient soit être conservés par le centre de coordination de sauvetage, soit être facilement disponibles en cas de besoin.

4.1.3 Chaque centre de coordination de sauvetage et chaque centre secondaire de sauvetage a à sa disposition des plans opérationnels détaillés pour la conduite des opérations de recherche et de sauvetage. S'il y a lieu, ces plans sont élaborés en collaboration avec les représentants d'entités qui peuvent aider à fournir les services de recherche et de sauvetage ou qui peuvent en bénéficier.

4.1.4 Les centres de coordination de sauvetage ou les centres secondaires de sauvetage sont tenus au courant de l'état de disponibilité des unités de recherche et de sauvetage.

#### **4.2 Renseignements relatifs aux cas d'urgence**

4.2.1 Les Parties s'assurent, à titre individuel ou en coopération avec d'autres États, qu'elles sont en mesure de recevoir 24 heures sur 24, de manière fiable et rapide, les alertes de détresse émanant de matériel utilisé à cette fin dans leurs régions de recherche et de sauvetage. Tout poste d'alerte qui reçoit une alerte de détresse :

- .1 relaie immédiatement cette alerte au centre de coordination de sauvetage ou au centre secondaire de sauvetage approprié puis fournit l'assistance nécessaire en matière de communications de recherche et de sauvetage;
- .2 si cela lui est possible, accuse réception de l'alerte.

4.2.2 Les Parties veillent, le cas échéant, à ce que des dispositions efficaces soient prises pour immatriculer le matériel de communication et faire face aux situations d'urgence, afin de permettre à tout centre de coordination de sauvetage ou centre secondaire de sauvetage d'accéder rapidement aux renseignements pertinents sur l'immatriculation.

4.2.3 Toute autorité ou tout élément des services de recherche et de sauvetage qui a des raisons de croire qu'une personne, un navire ou un autre engin, se trouve dans une situation d'urgence doit, aussitôt que possible, communiquer tous les renseignements disponibles au centre de coordination de sauvetage ou au centre secondaire de sauvetage compétent.

4.2.4 Les centres de coordination de sauvetage et les centres secondaires de sauvetage doivent, dès réception des renseignements relatifs à une personne, un navire ou un autre engin en situation d'urgence, évaluer ces renseignements et déterminer la phase d'urgence conformément au paragraphe 4.4, ainsi que l'ampleur des opérations nécessaires.

#### **4.3 Déclenchement des opérations**

Toute unité de recherche et de sauvetage qui a connaissance d'un cas de détresse prend tout d'abord immédiatement des dispositions, si elle est en mesure de prêter assistance et, en tout cas, avise sans tarder, le centre de coordination de sauvetage ou le centre secondaire de sauvetage de la zone où s'est produit le cas de détresse.

#### 4.4 Phases d'urgence

Pour déterminer plus facilement les procédures de mise en oeuvre à suivre, le centre de coordination de sauvetage ou le centre secondaire de sauvetage compétent distingue les phases d'urgence ci-après :

- .1 Phase d'incertitude :
  - .1.1 lorsqu'une personne a été portée disparue ou qu'un navire ou autre engin n'est pas arrivé à destination; ou
  - .1.2 lorsqu'une personne, un navire ou un autre engin n'a pas signalé comme prévu sa position ou son état de sécurité.
- .2 Phase d'alerte :
  - .2.1 lorsqu'à la suite d'une phase d'incertitude, les tentatives visant à établir le contact avec une personne, un navire ou un autre engin ont échoué ou lorsque les enquêtes effectuées auprès d'autres sources appropriées sont restées sans résultat; ou
  - .2.2 lorsque les informations reçues indiquent que l'efficacité du fonctionnement d'un navire ou autre engin est compromise, sans toutefois que cette situation risque de conduire à un cas de détresse.
- .3 Phase de détresse :
  - .3.1 lorsque les renseignements reçus indiquent d'une manière claire qu'une personne, un navire ou un autre engin est en danger et doit faire l'objet d'une assistance immédiate; ou
  - .3.2 lorsqu'à la suite de la phase d'alerte, toute nouvelle tentative visant à établir un contact avec une personne, un navire ou un autre engin et toute enquête plus étendue restent sans résultat, ce qui conduit à penser qu'il existe sans doute un cas de détresse; ou
  - .3.3 lorsque les informations reçues indiquent que l'efficacité du fonctionnement d'un navire ou d'un autre engin est compromise de telle sorte qu'un cas de détresse est vraisemblable.

#### 4.5 Procédures que doivent suivre les centres de coordination de sauvetage et les centres secondaires de sauvetage pendant les phases d'urgence

4.5.1 Lorsqu'une phase d'incertitude est déclarée, le centre de coordination de sauvetage ou le centre secondaire de sauvetage, le cas échéant, ouvre une enquête pour déterminer l'état de sécurité d'une personne, d'un navire ou d'un autre engin, ou déclenche la phase d'alerte.

4.5.2 Lorsqu'une phase d'alerte est déclarée, le centre de coordination de sauvetage ou le centre secondaire de sauvetage, le cas échéant, étend l'enquête entreprise pour tenter de retrouver la personne, le navire ou autre engin disparus, avise les services compétents de recherche et de sauvetage et déclenche les mesures nécessaires en fonction des circonstances propres à chaque cas.

4.5.3 Lorsqu'une phase de détresse est déclarée, le centre de coordination de sauvetage ou le centre secondaire de sauvetage, le cas échéant, procède de la manière prescrite dans ses plans opérationnels comme exigé au paragraphe 4.1.

#### **4.5.4 Déclenchement des opérations de recherche et de sauvetage lorsque la position de l'objet recherché est inconnue**

Dans le cas où une phase d'urgence serait déclarée concernant un objet recherché dont la position est inconnue, les dispositions ci-après sont applicables :

- .1 lorsqu'une phase d'urgence existe, un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage doit, à moins qu'il sache que d'autres centres prennent des mesures, se charger de déclencher les mesures nécessaires et conférer avec d'autres centres afin de désigner un centre qui assume la responsabilité des opérations;
- .2 sauf décision contraire prise d'un commun accord par les centres intéressés, le centre ainsi désigné est le centre responsable de la zone où se trouvait l'objet recherché d'après sa dernière position signalée; et
- .3 après le déclenchement de la phase de détresse, le centre chargé de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage informe, comme il convient, les autres centres de toutes les circonstances du cas d'urgence et de l'évolution de la situation.

#### **4.5.5 Information des personnes, navires ou autres engins qui font l'objet de la phase d'urgence**

Lorsque cela est possible, le centre de coordination de sauvetage ou le centre secondaire de sauvetage responsable des opérations de recherche et de sauvetage communique à la personne, au navire ou autre engin qui fait l'objet de la phase d'urgence les informations concernant les opérations de recherche et de sauvetage que ce centre a déclenchées.

#### **4.6 Coordination des opérations au cas où deux Parties au moins sont concernées**

Dans le cas des opérations de recherche et de sauvetage qui font intervenir plus d'une Partie, chaque Partie prend les mesures appropriées, conformément aux plans opérationnels mentionnés au paragraphe 4.1, lorsqu'elle y est invitée par le centre de coordination de sauvetage de cette région.

#### **4.7 Coordination sur place des activités de recherche et de sauvetage**

4.7.1 Les activités des unités de recherche et de sauvetage et d'autres moyens qui participent aux opérations de recherche et de sauvetage sont coordonnées sur place de manière à obtenir les résultats les plus efficaces.

4.7.2 Lorsque plusieurs moyens s'appêtent à engager les opérations de recherche et de sauvetage et lorsque le centre de coordination de sauvetage ou le centre secondaire de sauvetage le juge nécessaire, la personne la plus capable devrait être désignée comme coordonnateur sur place dès que possible et, de préférence, avant l'arrivée des moyens dans la zone des opérations déterminée. Des responsabilités précises sont confiées au coordonnateur sur place en tenant compte des compétences qu'il semble posséder et des besoins opérationnels.

4.7.3 S'il n'y a pas de centre de coordination de sauvetage responsable ou si, pour une raison quelconque, le centre de coordination de sauvetage responsable n'est pas en mesure de coordonner la mission de recherche et de sauvetage, les moyens participants devraient désigner d'un commun accord un coordonnateur sur place.

#### **4.8 Fin et suspension des opérations de recherche et de sauvetage**

4.8.1 Les opérations de recherche et de sauvetage se poursuivent, lorsque cela est possible dans la pratique, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'espoir raisonnable de recueillir des survivants.

4.8.2 Le centre de coordination de sauvetage responsable ou le centre secondaire de sauvetage concerné décide normalement du moment auquel il faut mettre fin aux opérations de recherche et de sauvetage. Aucun centre ne participe à la coordination des opérations, c'est le coordonnateur sur place qui prend la décision.

4.8.3 Lorsqu'un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage estime, se fondant sur des renseignements fiables, qu'une opération de recherche et de sauvetage a abouti ou que l'urgence n'existe plus, il met fin à l'opération de recherche et de sauvetage et en informe rapidement les autorités, moyens ou services qui ont été alertés ou avisés.

4.8.4 Lorsqu'une opération de recherche et de sauvetage sur place devient impossible à réaliser et que le centre de coordination de sauvetage ou le centre secondaire de sauvetage conclut qu'il peut y avoir encore des survivants, le centre peut interrompre provisoirement les activités sur place en attendant que des faits nouveaux et en informe rapidement les autorités, moyens ou services qui ont été alertés ou avisés. Les renseignements reçus par la suite sont évalués et les opérations de recherche et de sauvetage reprennent lorsque ces renseignements le justifient.

### **CHAPITRE 5**

#### **SYSTÈMES DE COMPTES RENDUS DE NAVIRES**

##### **5.1 Généralités**

5.1.1 Des systèmes de comptes rendus de navires peuvent être établis par les Parties individuellement soit en coopération avec d'autres États, lorsque cela est jugé nécessaire, pour faciliter les opérations de recherche et de sauvetage.

5.1.2 Les Parties qui envisagent l'établissement d'un système de comptes rendus de navires devraient tenir compte des recommandations pertinentes de l'Organisation. Les Parties devraient également déterminer si les actuels systèmes de comptes rendus ou autres sources d'informations sur la position des navires peuvent fournir des renseignements appropriés pour la région; elles devraient s'efforcer de réduire le nombre des comptes rendus supplémentaires inutiles ou faire en sorte qu'il ne soit plus nécessaire pour les centres de coordination de sauvetage de vérifier plusieurs systèmes de comptes rendus pour déterminer si un navire peut prêter assistance dans le cadre d'opérations de recherche et de sauvetage.

5.1.3 Le système de comptes rendus de navires devrait fournir des renseignements à jour sur les mouvements des navires afin qu'en cas de détresse, l'on puisse :

- 1 réduire l'intervalle entre le moment où l'on a perdu contact avec un navire et celui où les opérations de recherche et de sauvetage sont déclenchées, lorsqu'aucun signal de détresse n'a été reçu;
- 2 identifier rapidement les navires auxquels on pourrait demander une assistance;
- 3 délimiter une zone de recherche d'une étendue limitée au cas où la position d'une personne, d'un navire ou d'un autre engin en détresse est inconnue ou incertaine;
- 4 apporter plus facilement des soins ou des conseils médicaux urgents.

## **5.2 Caractéristiques opérationnelles**

5.2.1 Les systèmes de comptes rendus de navires devraient satisfaire aux prescriptions suivantes :

- .1 fourniture de renseignements, notamment des plans de route et des comptes rendus de position, qui permettent de déterminer la position actuelle et future des navires participants;
- .2 tenue d'un pointage de la position des navires;
- .3 réception, à intervalles appropriés, des comptes rendus des navires participants;
- .4 simplicité de conception et d'exploitation;
- .5 utilisation, pour les comptes rendus, d'un format et de procédures normalisés agréés au plan international.

## **5.3 Types de comptes rendus**

5.3.1 Un système de comptes rendus de navires devrait comprendre les types de comptes rendus de navires suivants, conformément aux recommandations de l'Organisation :

- .1 Plan de route;
- .2 Compte rendu de position; et
- .3 Compte rendu final.

## **5.4 Utilisation des systèmes**

5.4.1 Les Parties devraient encourager tous les navires à signaler leur position lorsqu'ils traversent des zones où des dispositions ont été prises pour réunir des renseignements sur la position aux fins de la recherche et du sauvetage.

5.4.2 Les Parties qui recueillent des renseignements sur la position des navires devraient, dans toute la mesure du possible, les communiquer aux autres États qui leur en font la demande aux fins de la recherche et du sauvetage."

## Article VI

### *Dénonciation*

- 1) La Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention entre en vigueur pour cette Partie.
- 2) La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général. Celui-ci notifie aux Etats toute dénonciation reçue et la date de sa réception, ainsi que la date à laquelle la dénonciation prend effet.
- 3) La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification, ou à l'expiration d'une période plus longue spécifiée dans l'instrument de dénonciation.

## Article VII

### *Dépôt et enregistrement*

- 1) La Convention est déposée auprès du Secrétaire général qui en adresse des copies certifiées conformes aux Etats.
- 2) Dès l'entrée en vigueur de la Convention, son texte est transmis par le Secrétaire général au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistré et publié conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

## Article VIII

### *Langues*

La Convention est établie en un seul exemplaire en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chacun de ces textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues allemande, arabe et italienne qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

FAIT A HAMBOURG ce vingt-sept avril mil neuf cent soixante-dix-neuf.

EN FOI DE QUOI les soussignés\*, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la Convention.

---

\* La liste des signatures n'est pas reproduite.

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1978  
SUR LES NORMES DE FORMATION DES GENS  
DE MER, DE DELIVRANCE DES BREVETS ET  
DE VEILLE TELLE QUE MODIFIEE EN 1995

# Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

LES PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

DÉSIREUSES d'améliorer la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer et la protection du milieu marin en établissant d'un commun accord des normes internationales de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,

CONSIDÉRANT que le meilleur moyen d'atteindre ce but est de conclure une convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

## Article Premier

### *Obligations générales découlant de la Convention*

1) Les Parties s'engagent à donner effet aux dispositions de la Convention et de son Annexe, qui fait partie intégrante de la Convention. Toute référence à la Convention constitue en même temps une référence à l'Annexe.

2) Les Parties s'engagent à promulguer toutes lois et tous décrets, ordres et règlements et à prendre toutes autres mesures nécessaires pour donner à la Convention son plein et entier effet, afin de garantir que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer ainsi que de la protection du milieu marin, les gens de mer à bord des navires ont les qualifications et l'aptitude correspondant à leurs fonctions.

## Article II

### *Définitions*

Aux fins de la Convention, sauf disposition expresse contraire :

- a) le terme *Partie* désigne un État à l'égard duquel la Convention est entrée en vigueur;

- b) le terme *Administration* désigne le Gouvernement de la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon;
- c) le terme *brevet* désigne un document valide, quelle que soit son appellation, délivré par l'Administration ou avec l'autorisation de cette dernière, ou reconnu par l'administration, et habilitant le titulaire à remplir les fonctions énoncées dans ledit document ou autorisées par les règlements nationaux;
- d) le terme *breveté* signifie ayant obtenu un brevet dans les conditions requises;
- e) le terme *Organisation* désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI)\*;
- f) l'expression *Secrétaire général* désigne le Secrétaire général de l'Organisation;
- g) l'expression *navire de mer* désigne un navire autre que les navires qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'appliquent les règlements portuaires;
- h) l'expression *navire de pêche* désigne un navire utilisé pour la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morses ou autres ressources vivantes de la mer;
- i) l'expression *Règlements des radiocommunications* désigne les Règlements des radiocommunications annexés ou considérés comme annexés à la plus récente Convention internationale des télécommunications en vigueur à un moment donné.

### Article III

#### *Champ d'application*

La Convention s'applique aux gens de mer servant à bord des navires de mer qui sont autorisés à battre le pavillon d'une Partie, à l'exception de ceux qui servent à bord :

- a) des navires de guerre, navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par cet État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales; toutefois, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui

---

Le nom de l'Organisation est devenu «Organisation maritime internationale» en vertu des amendements à la Convention portant création de l'Organisation qui sont entrés en vigueur le 12 mai 1982.

ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que les personnes servant à bord de ces navires répondent aux prescriptions de la Convention, pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique;

- b) des navires de pêche;
- c) des yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial;
- d) des navires en bois de construction primitive.

## Article IV

### *Communication de renseignements*

- 1) Les Parties communiquent le plus rapidement possible au Secrétaire général :
  - a) le texte des lois, décrets, ordres, règlements et instruments promulgués sur les différentes questions qui entrent dans le champ d'application de la Convention;
  - b) tous les détails, le cas échéant, sur le programme et la durée des études, ainsi que sur les examens et autres conditions qu'elles prévoient à l'échelon national pour la délivrance de chaque brevet conformément à la Convention;
  - c) un nombre suffisant de modèles des brevets délivrés conformément à la Convention.
- 2) Le Secrétaire général informe toutes les parties de toute communication reçue en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 1) et, en particulier, il leur diffuse sur demande, aux fins des articles IX et X, les renseignements qui lui ont été communiqués au titre des alinéas b) et c) du paragraphe 1).

## Article V

### *Autres traités et interprétation*

- 1) Tous les traités, conventions et arrangements antérieurs qui se rapportent aux normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et qui sont en vigueur entre les Parties conservent leur plein et entier effet, pendant la durée qui leur est assignée, en ce qui concerne :
  - a) les gens de mer auxquels la présente Convention ne s'applique pas;
  - b) les gens de mer auxquels la présente Convention s'applique, pour ce qui est des points qui n'y font pas l'objet de prescriptions expresses.

- 2) Toutefois, dans la mesure où de tels traités, conventions ou arrangements sont en conflit avec les prescriptions de la Convention, les Parties revoient les engagements qu'elles ont contractés en vertu desdits traités, conventions et arrangements afin d'éviter tout conflit entre ces engagements et les obligations découlant de la Convention.
- 3) Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la Convention restent soumis à la législation des Parties.
- 4) Aucune disposition de la Convention ne préjuge la codification et l'élaboration du droit de la mer par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer convoquée en vertu de la résolution 2750 C(XXV) de l'Assemblée générale des Nations Unies, ni les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout État touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'État côtier et de l'État du pavillon.

## Article VI

### *Brevets*

- 1) Des brevets sont délivrés aux candidats aux fonctions de capitaine, d'officier, de matelot ou de mécanicien qui, à la satisfaction de l'Administration, remplissent les conditions requises en matière de service, d'âge, d'aptitude physique, de formation, de qualifications et d'examens conformément aux dispositions appropriées de l'Annexe de la Convention.
- 2) Les brevets de capitaine et d'officier délivrés conformément aux dispositions du présent article sont visés, par l'Administration qui les délivre, de la manière prescrite à la règle I/2 de l'Annexe. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, une traduction dans cette langue doit être jointe.

## Article VII

### *Dispositions transitoires*

- 1) Un brevet d'aptitude ou une attestation de service portant sur une fonction pour laquelle la Convention exige un brevet, qui a été délivré avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie en conformité de la législation de cette Partie ou des règlements des radiocommunications, est reconnu comme habilitant son titulaire à exercer ladite fonction après l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de ladite Partie.
- 2) Après l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, son Administration peut continuer à délivrer des brevets d'aptitude conformément à la pratique établie, pendant une période n'excédant pas cinq ans. Ces brevets sont réputés valides

aux fins de la Convention. Au cours de cette période transitoire, il n'est délivré de tels brevets qu'aux gens de mer qui ont commencé leur service en mer avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de la Partie considérée dans le service spécialisé du navire auquel ces brevets se rapportaient. L'Administration veille à ce que tous les autres candidats à un brevet passent des examens et obtiennent leurs brevets conformément aux dispositions de la Convention.

3) Une Partie peut, dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard, délivrer une attestation de service aux gens de mer qui ne possèdent pas un brevet approprié en vertu de la Convention, ni un brevet d'aptitude délivré en vertu de la législation de ladite Partie avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cette Partie, mais qui :

- a) ont occupé les fonctions pour lesquelles ils cherchent à obtenir une attestation de service pendant au moins trois années en mer au cours des sept années précédant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cette Partie;
- b) ont fourni une preuve attestant qu'ils se sont acquittés de ces fonctions de façon satisfaisante;
- c) ont prouvé à l'Administration leur aptitude physique, notamment en ce qui concerne leur acuité visuelle et auditive, compte tenu de leur âge au moment où ils présentent leur demande.

Aux fins de la Convention, une attestation de service délivrée en application du présent paragraphe est considérée comme l'équivalent d'un brevet délivré conformément aux dispositions de la Convention.

## Article VIII

### *Dispenses*

1) Dans des circonstances d'extrême nécessité, les Administrations peuvent, si elles estiment qu'il n'en découle aucun danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, délivrer une dispense afin de permettre à un marin donné de servir à bord d'un navire donné pendant une période donnée ne dépassant pas six mois dans des fonctions pour lesquelles il ne détient pas le brevet approprié, à condition d'être convaincu que le titulaire de la dispense possède des qualifications suffisantes pour occuper le poste vacant d'une manière offrant toute sécurité. Cette dispense n'est accordée pour le poste d'officier radio-électricien ou d'opérateur radiotéléphoniste que dans les circonstances prévues par les dispositions pertinentes des Règlements des radiocommunications. Toutefois, une dispense ne doit pas être accordée pour les fonctions de capitaine ou de chef mécanicien, sauf en cas de force majeure et seulement pendant une période aussi courte que possible.

2) Toute dispense accordée pour un poste ne doit l'être qu'à une personne possédant le brevet requis pour occuper le poste immédiatement au-dessous. Lorsque, pour le poste au-dessous, aucun brevet n'est requis au titre de la Convention, une dispense peut être accordée à une personne dont les qualifications et l'expérience sont, de l'avis de l'Administration, d'un niveau équivalant nettement à celui qui est requis pour le poste à pourvoir, à condition que cette personne soit invitée, si elle ne détient pas de brevet approprié, à passer un test accepté par l'Administration pour démontrer qu'une telle dispense peut lui être accordée en toute sécurité. En outre, les Administrations doivent s'assurer que le poste en question sera occupé dès que possible par le titulaire d'un brevet approprié.

3) Les Parties envoient au Secrétaire général, dès que possible après le 1er janvier de chaque année, un rapport donnant des renseignements sur le nombre total de dispenses délivrées pendant l'année à des navires de mer au titre de chacune des fonctions pour lesquelles un brevet est requis, ainsi que des renseignements sur le nombre de ces navires ayant une jauge brute supérieure et inférieure à 1 600 tonneaux.

## **Article IX**

### *Équivalences*

1) Les dispositions de la Convention n'interdisent pas à une Administration de conserver ou d'adopter d'autres méthodes d'instruction et d'entraînement, y compris celles qui comportent un service en mer et une organisation de bord spécialement adaptés aux progrès techniques et à des types particuliers de navires et de services, à condition que le niveau du service en mer, des connaissances et de l'efficacité atteint en matière de navigation et de maniement technique du navire et de la cargaison assure un degré de sécurité en mer et ait des effets, en ce qui concerne la prévention de la pollution, au moins équivalents à ceux des prescriptions de la Convention.

2) Des détails sur ces méthodes sont communiqués dès que possible au Secrétaire général qui renseigne toutes les Parties à ce sujet.

## **Article X**

### *Contrôle*

1) Les navires, à l'exception des navires exclus par l'article III, sont soumis dans les ports d'une Partie à des contrôles effectués par des fonctionnaires dûment autorisés par cette Partie, afin de vérifier que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet au titre de la Convention sont détenteurs dudit brevet ou d'une dispense appropriée. Un brevet est accepté à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons de penser qu'il a été obtenu de façon frauduleuse ou que le détenteur du brevet n'est pas la personne à qui ce dernier a été initialement délivré.

2) Dans le cas où il constate des carences au titre des dispositions du paragraphe 1) ou des procédures indiquées dans la règle I/4 intitulée « Procédures de contrôle », le fonctionnaire chargé du contrôle en informe immédiatement par écrit le capitaine du navire et le consul ou, en son absence, le représentant diplomatique le plus proche ou l'autorité maritime de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon afin que des mesures appropriées soient prises. Cette notification fait état de façon détaillée des carences qui ont été constatées et des raisons pour lesquelles la Partie considère que ces carences présentent un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

3) Lorsqu'un contrôle est exercé au titre du paragraphe 1), si, compte tenu des dimensions et du type du navire, ainsi que de la longueur et de la nature du voyage, il n'est pas remédié aux carences mentionnées au paragraphe 3 de la règle I/4 et s'il apparaît qu'il en résulte un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, la Partie qui exerce le contrôle prend les mesures nécessaires pour que le navire n'appareille pas avant qu'il soit satisfait à ces prescriptions dans la mesure suffisante pour supprimer le danger. Il est rendu compte rapidement au Secrétaire général des faits concernant les mesures prises.

4) Lorsqu'un contrôle est exercé en vertu du présent article, tous les efforts possibles sont faits pour éviter qu'un navire ne soit inutilement retenu ou retardé. Si un navire est inutilement retenu ou retardé, il a droit à une indemnisation pour toute perte ou tout dommage en résultant.

5) Le présent article est appliqué de sorte que les navires battant le pavillon d'une Partie non contractante ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui réservé aux navires battant pavillon d'une Partie.

## **Article XI**

### *Promotion de la coopération technique*

1) Les Parties à la Convention doivent, en consultation avec l'Organisation et avec son appui, promouvoir l'aide à apporter aux Parties qui demandent une assistance technique pour :

- a) former du personnel administratif et technique;
- b) créer des établissements pour la formation des gens de mer;
- c) se procurer des équipements et des installations pour les établissements de formation;
- d) mettre au point des programmes de formation appropriés, comprenant une formation pratique à bord de navires de mer; et

- e) faciliter l'adoption d'autres mesures et dispositions susceptibles d'améliorer les qualifications des gens de mer;

de préférence à l'échelon national, sous-régional ou régional, de façon à favoriser la réalisation des objectifs de la Convention, compte tenu des besoins particuliers des pays en développement à cet égard.

2) Pour sa part, l'Organisation poursuit ses efforts dans le sens indiqué ci-dessus, de façon appropriée, en consultation ou en association avec d'autres organisations internationales, notamment l'Organisation internationale du travail.

## **Article XII**

### *Amendements*

- 1) La Convention peut être modifiée par l'une ou l'autre des procédures ci-après :
  - a) amendements après examen par l'Organisation :
    - i) tout amendement proposé par une Partie est soumis au Secrétaire général et diffusé par celui-ci à tous les Membres de l'Organisation, à toutes les Parties et au Directeur général du Bureau international du travail six mois au moins avant son examen;
    - ii) tout amendement ainsi proposé et diffusé est soumis au Comité de la sécurité maritime de l'Organisation pour examen;
    - iii) les parties, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité de la sécurité maritime aux fins de l'examen et de l'adoption des amendements;
    - iv) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi conformément à l'alinéa a) iii) (ci-après dénommé « Comité de la sécurité maritime élargi »), à condition qu'un tiers au moins des Parties soit présent au moment du vote;
    - v) les amendements ainsi adoptés sont communiqués par le Secrétaire général à toutes les Parties, aux fins d'acceptation;
    - vi) un amendement à un article est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties;
    - vii) un amendement à l'Annexe est réputé avoir été accepté :
      - 1 à l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle il est communiqué aux Parties pour acceptation; ou

- 2 à l'expiration de toute autre période, qui ne pourra toutefois être inférieure à un an, s'il en est décidé ainsi au moment de son adoption par une majorité des deux tiers des parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi;

toutefois, l'amendement est réputé ne pas avoir été accepté si, pendant la période ainsi spécifiée, plus d'un tiers des Parties, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux, notifient au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement;

- viii) un amendement à un article entre en vigueur, à l'égard des parties qui l'ont accepté, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, et il entre en vigueur, à l'égard de chaque Partie qui l'accepte après cette date, six mois après son acceptation par cette Partie;
- ix) un amendement à l'Annexe entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties, à l'exception de celles qui ont élevé une objection contre ledit amendement conformément à l'alinéa a) vii) et qui n'ont pas retiré cette objection, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté. Avant la date fixée pour l'entrée en vigueur d'un amendement, toute Partie peut notifier au Secrétaire général qu'elle se dispense de donner effet à l'amendement pendant une période qui ne dépasse pas un an à compter de la date de son entrée en vigueur, ou pendant une période plus longue si la majorité des deux tiers des parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi en décide ainsi au moment de l'adoption de l'amendement;

b) amendement par une conférence :

- i) à la demande d'une Partie appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque, en association ou en consultation avec le Directeur général du Bureau international du travail, une conférence des Parties pour examiner les amendements à la Convention;
- ii) tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties aux fins d'acceptation;

- iii) à moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues respectivement aux alinéas a) vi) et a) viii) ou aux alinéas a) vii) et a) ix), à condition que les références au Comité de la sécurité maritime élargi contenues dans ces alinéas soient considérées comme des références à la conférence.
- 2) Toute déclaration d'acceptation ou d'objection relative à un amendement ou toute notification communiquée en vertu de l'alinéa a) ix) du paragraphe 1) doivent être adressées par écrit au Secrétaire général. Celui-ci informe toutes les Parties de cette communication et de la date à laquelle il l'a reçue.
- 3) Le Secrétaire général informe toutes les Parties de tout amendement qui entre en vigueur, ainsi que de la date à laquelle cet amendement entre en vigueur.

### **Article XIII**

#### *Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion*

- 1) La Convention reste ouverte à la signature, au siège de l'Organisation, du 1er décembre 1978 au 30 novembre 1979 et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Tout État peut devenir Partie par :
- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
  - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
  - c) adhésion.
- 2) La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.
- 3) Le Secrétaire général informe tous les États ayant signé la Convention ou y ayant adhéré et le Directeur général du Bureau international du travail de toute signature ou du dépôt de tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de ce dépôt.

### **Article XIV**

#### *Entrée en vigueur*

- 1) La Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins vingt-cinq États dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce d'une jauge brute égale ou

supérieure à 100 tonneaux ont, soit signé cette convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé les instruments requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément aux dispositions de l'article XIII.

2) Le Secrétaire général informe tous les États qui ont signé la Convention ou qui y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur.

3) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé au cours des douze mois mentionnés au paragraphe 1) prend effet au moment de l'entrée en vigueur de la Convention ou trois mois après la date de dépôt de l'instrument, si cette dernière est postérieure.

4) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur de la Convention prend effet trois mois après la date du dépôt.

5) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement est réputé avoir été accepté conformément à l'article XII s'applique à la Convention dans sa forme modifiée.

## Article XV

### *Dénonciation*

1) La Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur pour cette Partie.

2) La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général, qui communique la teneur et la date de réception de cette notification ainsi que la date à laquelle la dénonciation prend effet à toutes les autres Parties et au Directeur général du Bureau international du travail.

3) La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification, ou à l'expiration de tout autre délai plus important énoncé dans la notification.

## Article XVI

### *Dépôt et enregistrement*

1) La Convention est déposée auprès du Secrétaire général, qui en adresse des copies certifiées conformes à tous les États qui ont signé la Convention ou qui y adhèrent.

2) Dès l'entrée en vigueur de la Convention, son texte est transmis par le Secrétaire général au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistré et publié conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

## **Article XVII**

### *Langues*

La Convention est établie en un seul exemplaire en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande et arabe qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la Convention\*.

FAIT À LONDRES ce sept juillet mil neuf cent soixante-dix-huit.

---

\* La liste des signatures n'est pas reproduite.

# Document 1 joint à l'Acte final de la Conférence

## *Résolution 1*

### Adoption d'amendements à l'Annexe de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

LA CONFÉRENCE,

RAPPELANT l'article XII 1) b) de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (ci-après dénommée «la Convention»), concernant la procédure d'amendement de la Convention par une conférence des Parties,

AYANT EXAMINÉ les amendements à l'Annexe de la Convention qui ont été proposés et diffusés aux Membres de l'Organisation et à toutes les Parties à la Convention et sont destinés à remplacer le texte actuel de l'Annexe de la Convention,

1. ADOPTE, conformément à l'article XII 1) b) ii) de la Convention, les amendements à l'Annexe de la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE, conformément à l'article XII 1) a) vii) 2 de la Convention, que les amendements joints en annexe seront réputés avoir été acceptés le 1er août 1996 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties à la Convention, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux, n'aient notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;
3. INVITE les Parties à noter que, conformément à l'article XII 1) a) ix) de la Convention, les amendements joints en annexe entreront en vigueur le 1er février 1997 lorsqu'ils seront réputés avoir été acceptés conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

## ANNEXE

# Amendements à l'Annexe de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

## CHAPITRE I

### Dispositions générales

#### Règle I/1

##### *Définitions et clarifications*

- 1 Aux fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire :
  - .1 le terme *règles* désigne les règles figurant dans l'Annexe de la Convention;
  - .2 le terme *approuvé* signifie approuvé par la Partie conformément aux présentes règles;
  - .3 le terme *capitaine* désigne la personne ayant le commandement d'un navire;
  - .4 le terme *officier* désigne un membre de l'équipage, autre que le capitaine, désigné comme tel d'après les lois ou règlements nationaux ou, à défaut, d'après les conventions collectives ou la coutume;
  - .5 l'expression *officier de pont* désigne un officier qualifié conformément aux dispositions du chapitre II de la présente Convention;
  - .6 le terme *second* désigne l'officier dont le rang vient immédiatement après celui de capitaine et à qui incombe le commandement du navire en cas d'incapacité du capitaine;
  - .7 l'expression *officier mécanicien* désigne un officier qualifié conformément aux dispositions du chapitre III de la présente Convention;
  - .8 l'expression *chef mécanicien* désigne l'officier mécanicien principal, responsable de la propulsion mécanique ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations mécaniques et électriques du navire;

- .9 l'expression *second mécanicien* désigne l'officier mécanicien dont le rang vient immédiatement après celui de chef mécanicien et à qui incombe la responsabilité de la propulsion mécanique ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations mécaniques et électriques du navire, en cas d'incapacité du chef mécanicien;
- .10 l'expression *officier mécanicien adjoint* désigne une personne qui suit une formation pour devenir officier mécanicien et qui est désignée comme telle d'après les lois ou règlements nationaux;
- .11 l'expression *opérateur des radiocommunications* désigne une personne titulaire d'un certificat approprié délivré ou reconnu par une Administration conformément aux dispositions du Règlement des radiocommunications;
- .12 le terme *matelot* désigne un membre de l'équipage du navire autre que le capitaine ou un officier;
- .13 l'expression *voyages à proximité du littoral* désigne les voyages effectués au voisinage d'une Partie, tels qu'ils sont définis par cette Partie;
- .14 l'expression *puissance propulsive* désigne la puissance de sortie nominale, continue et totale de tout l'appareil propulsif principal du navire, exprimée en kilowatts, qui figure sur le certificat d'immatriculation du navire ou tout autre document officiel;
- .15 l'expression *tâches relatives aux radiocommunications* désigne notamment, selon le cas, la veille, l'entretien ou les réparations techniques, conformément au Règlement des radiocommunications, à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et, à la discrétion de chaque Administration, aux recommandations pertinentes de l'Organisation;
- .16 le terme *pétrolier* désigne un navire construit et utilisé pour le transport de pétrole et de produits pétroliers en vrac;
- .17 l'expression *navire-citerne pour produits chimiques* désigne un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des produits liquides énumérés au chapitre 17 du *Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques*;
- .18 l'expression *navire-citerne pour gaz liquéfiés* désigne un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des gaz liquéfiés ou d'autres produits énumérés au chapitre 19 du *Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz*;

- .19 l'expression *navire roulier à passagers* désigne un navire à passagers qui est doté d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée;
- .20 le terme *mois* désigne un mois civil ou 30 jours constitués de périodes de moins de un mois;
- .21 l'expression *Code STCW* désigne le Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW), tel qu'il a été adopté par la résolution 2 de la Conférence de 1995 et tel qu'il pourrait être modifié;
- .22 le terme *fonction* désigne un groupe de tâches et de responsabilités, telles que spécifiées dans le Code STCW, nécessaires à l'exploitation du navire, à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à la protection du milieu marin;
- .23 le terme *compagnie* désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrèteur coque nue, à laquelle le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a convenu de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées à la compagnie par les présentes règles;
- .24 l'expression *brevet approprié* désigne un brevet délivré et visé conformément aux dispositions de la présente Annexe, qui habilite son titulaire légitime à servir dans la capacité et exécuter les fonctions prévues au niveau de responsabilité spécifié sur ce brevet, à bord d'un navire ayant le type, la jauge, la puissance et le moyen de propulsion considérés pendant le voyage particulier en cause;
- .25 l'expression *service en mer* désigne un service effectué à bord d'un navire en rapport avec la délivrance d'un brevet, d'un certificat ou d'une autre qualification.

2 Les présentes règles sont complétées par les dispositions obligatoires figurant dans la partie A du Code STCW et:

- .1 toute mention d'une prescription d'une règle renvoie aussi à la section correspondante de la partie A du Code STCW;
- .2 lors de la mise en oeuvre des présentes règles, les recommandations et les notes explicatives connexes figurant dans la partie B du Code STCW devraient être prises en considération dans toute la mesure possible de manière à uniformiser l'application des dispositions de la Convention à l'échelle mondiale;

- .3 les amendements à la partie A du Code STCW doivent être adoptés, être mis en vigueur et prendre effet conformément aux dispositions de l'article XII de la Convention concernant la procédure d'amendement applicable à l'annexe; et
  - .4 la partie B du Code STCW doit être modifiée par le Comité de la sécurité maritime conformément à son règlement intérieur.
- 3 L'article VI de la Convention qui mentionne « l'Administration » et « l'Administration qui les délivre » ne doit pas être interprété comme empêchant toute Partie de délivrer et de viser des brevets en vertu des dispositions des présentes règles.

## Règle I/2

### *Brevets et visas*

- 1 Les brevets doivent être rédigés dans la langue ou les langues officielles du pays qui les délivre. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, le texte doit comprendre une traduction dans cette langue.
- 2 Les Parties peuvent, en ce qui concerne les opérateurs des radiocommunications :
  - .1 inclure, dans l'examen pour la délivrance d'un certificat conforme au Règlement des radiocommunications, les connaissances supplémentaires prescrites dans les règles pertinentes; ou
  - .2 délivrer un certificat distinct, indiquant que le titulaire possède les connaissances supplémentaires prescrites dans les règles pertinentes.
- 3 Le visa prescrit à l'article VI de la Convention en vue d'attester la délivrance d'un brevet ne doit être délivré que s'il a été satisfait à toutes les prescriptions de la Convention.
- 4 À la discrétion d'une Partie, les visas peuvent être incorporés dans le modèle des brevets délivrés, ainsi qu'il est prévu dans la section A-I/2 du Code STCW. Si tel est le cas, le modèle utilisé doit être conforme à celui figurant au paragraphe 1 de la section A-I/2. Sinon, le modèle des visas utilisé doit être conforme à celui figurant au paragraphe 2 de cette section.
- 5 Une Administration qui reconnaît un brevet en vertu de la règle I/10 doit le viser pour en attester la reconnaissance. Elle ne délivre de visa que s'il a été satisfait à toutes les prescriptions de la Convention. Le modèle de visa utilisé doit être conforme au paragraphe 3 de la section A-I/2 du Code STCW.

- 6 Les visas mentionnés aux paragraphes 3, 4 et 5 :
- .1 peuvent être délivrés en tant que documents distincts;
  - .2 doivent chacun avoir un numéro unique, sauf que les visas attestant la délivrance d'un brevet peuvent avoir le même numéro que le brevet en question, sous réserve que ce numéro soit unique; et
  - .3 doivent expirer dès que le brevet visé expire ou est retiré, suspendu ou annulé par la Partie qui l'a délivré et, en tout état de cause, cinq ans au plus après la date de leur délivrance.
- 7 La capacité dans laquelle le titulaire d'un brevet est autorisé à servir à bord doit être spécifiée sur le modèle de visa en des termes identiques à ceux qui sont utilisés dans les prescriptions applicables de l'Administration concernant les effectifs de sécurité.
- 8 Les Administrations peuvent utiliser un modèle qui diffère de celui figurant dans la section A-I/2 du Code STCW; toutefois, le modèle utilisé doit fournir, au minimum, les renseignements prescrits qui doivent être inscrits en caractères romains et en chiffres arabes, compte tenu des variations permises en vertu de la section A-I/2.
- 9 Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 de la règle I/10, l'original de tout brevet prescrit par la Convention doit se trouver à bord du navire sur lequel sert le titulaire.

### **Règle I/3**

#### *Principes régissant les voyages à proximité du littoral*

1 Toute Partie définissant les voyages à proximité du littoral aux fins de la Convention ne doit pas imposer, aux gens de mer servant à bord des navires autorisés à battre le pavillon d'une autre Partie et effectuant de tels voyages, des prescriptions en matière de formation, d'expérience ou de brevets plus rigoureuses que celles qu'elle impose aux gens de mer servant à bord des navires autorisés à battre son propre pavillon. En aucun cas, une telle Partie ne doit imposer aux gens de mer servant à bord des navires autorisés à battre le pavillon d'une autre Partie des prescriptions plus rigoureuses que les prescriptions de la Convention qui s'appliquent aux navires effectuant pas de voyages à proximité du littoral.

2 S'agissant des navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie qui effectuent régulièrement des voyages à proximité du littoral d'une autre Partie, la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon doit imposer, aux gens de mer servant à bord de ces navires, des prescriptions en matière de formation, d'expérience et de brevets au moins équivalentes à celles qui sont imposées par la Partie au large des côtes de laquelle le navire effectue les voyages, à condition qu'elles ne soient pas plus

rigoureuses que les prescriptions de la Convention qui sont applicables aux navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral. Les gens de mer servant à bord d'un navire dont le voyage va au-delà de ce qui est défini comme un voyage à proximité du littoral par une Partie, et qui entre dans des eaux qui ne sont pas visées par cette définition, doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes de la présente Convention en matière de compétence.

3 Une Partie peut faire bénéficier un navire qui est autorisé à battre son pavillon des dispositions de la Convention relatives aux voyages à proximité du littoral lorsqu'il effectue régulièrement, au large des côtes d'un État non Partie, des voyages à proximité du littoral tels qu'ils sont définis par la Partie.

4 Les Parties qui définissent les voyages à proximité du littoral conformément aux prescriptions de la présente règle doivent, conformément aux prescriptions de la règle I/7, communiquer au Secrétaire général des détails sur les dispositions adoptées.

5 Aucune des dispositions de la présente règle ne saurait limiter en quoi que ce soit la juridiction d'un État, qu'il soit ou non Partie à la Convention.

## Règle I/4

### *Procédures de contrôle*

1 Le contrôle exercé en vertu de l'article X par un fonctionnaire dûment autorisé chargé du contrôle doit se limiter à :

- .1 vérifier, conformément au paragraphe 1) de l'article X, que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet conformément à la Convention possèdent un brevet approprié ou une dispense valide, ou fournissent un document prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'Administration conformément au paragraphe 5 de la règle I/10;
- .2 vérifier que les effectifs et les brevets des gens de mer servant à bord sont conformes aux prescriptions applicables de l'Administration concernant les effectifs de sécurité; et
- .3 évaluer, conformément à la section A-I/4 du Code STCW, l'aptitude des gens de mer du navire à respecter les normes de veille prescrites par la Convention, s'il existe de bonnes raisons de penser que ces normes ne sont pas respectées parce que l'un quelconque des faits suivants s'est produit :
  - .3.1 le navire a subi un abordage ou s'est échoué; ou

- .3.2 le navire a effectué, alors qu'il faisait route, était au mouillage ou était à quai, un rejet de produits qui est illégal aux termes d'une quelconque convention internationale; ou
- .3.3 le navire, en manoeuvrant de façon désordonnée ou peu sûre, n'a pas respecté les mesures d'organisation du trafic adoptées par l'Organisation ou des pratiques et procédures de navigation sûres; ou
- .3.4 le navire est, à d'autres égards, exploité de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

2 Les carences qui peuvent être considérées comme présentant un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement sont, notamment, les suivantes :

- .1 les gens de mer tenus d'être titulaires d'un brevet ne possèdent pas un brevet approprié ou une dispense valide ou ne fournissent pas un document prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'Administration conformément au paragraphe 5 de la règle I/10;
- .2 les prescriptions applicables de l'Administration concernant les effectifs de sécurité ne sont pas respectées;
- .3 les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'Administration;
- .4 l'équipe de quart ne comprend pas de personne qualifiée pour exploiter l'équipement indispensable à la sécurité de la navigation, aux radio-communications de sécurité ou à la prévention de la pollution; et
- .5 il n'est pas possible de trouver, pour assurer le premier quart au début d'un voyage et les quarts ultérieurs, des personnes suffisamment reposées et aptes au service à tous autres égards.

3 Une Partie qui effectue un contrôle n'est en droit de retenir un navire conformément à l'article X que lorsque aucune mesure n'a été prise pour remédier à l'une quelconque des carences visées au paragraphe 2 et pour autant que la Partie ait établi que cela présente un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

## **Règle I/5**

### *Dispositions nationales*

1 Chaque Partie doit établir des processus et procédures pour effectuer une enquête impartiale lorsqu'a été signalé tout cas d'incompétence, d'acte ou d'omission susceptible de menacer directement la sauvegarde de la vie humaine ou la sécurité des biens en mer ou le milieu marin, lequel aurait été commis par les titulaires de brevets

- .1 satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart machine et :
  - .1.1 pour le brevet de second mécanicien, avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins, en tant qu'officier mécanicien adjoint ou officier mécanicien;
  - .1.2 pour le brevet de chef mécanicien, avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins, dont 12 mois au moins en tant qu'officier mécanicien exerçant des responsabilités avec les qualifications requises pour servir en tant que second mécanicien; et
- .2 avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/2 du Code STCW.

### Règle III/3

*Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive comprise entre 750 kW et 3 000 kW*

- 1 Tout chef mécanicien et tout second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive comprise entre 750kW et 3 000 kW doit être titulaire d'un brevet approprié.
- 2 Tout candidat à un brevet doit :
  - .1 satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart machine et :
    - .1.1 pour le brevet de second mécanicien, avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins, en tant qu'officier mécanicien adjoint ou officier mécanicien;
    - .1.2 pour le brevet de chef mécanicien, avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 24 mois au moins, dont 12 mois au moins avec les qualifications requises pour servir en tant que second mécanicien; et
  - .2 avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/3 du Code STCW.
- 3 Tout officier mécanicien qualifié pour servir en tant que second mécanicien à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 3 000 kW peut servir en tant que chef mécanicien à bord de

navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive inférieure à 3 000 kW, à condition qu'il puisse justifier d'au moins 12 mois de service en mer approuvé en qualité d'officier mécanicien exerçant des responsabilités et que son brevet soit visé en conséquence.

### **Règle III/4**

*Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de matelot faisant partie d'une équipe de quart dans une chambre des machines gardée ou de matelot de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel*

1 Tout matelot faisant partie d'une équipe de quart dans une chambre des machines ou tout matelot de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW, autre que les matelots en cours de formation et ceux qui s'acquittent de fonctions non spécialisées doit être dûment breveté pour accomplir ces fonctions.

2 Tout candidat à un brevet doit :

.1 avoir 16 ans au moins;

.2 avoir accompli :

.2.1 un service en mer approuvé comportant une formation et une expérience pendant six mois au moins; ou

.2.2 une formation spéciale, soit avant l'embarquement, soit à bord d'un navire, comportant un service en mer d'une durée approuvée de deux mois au moins; et

.3 satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/4 du Code STCW.

3 Le service en mer, la formation et l'expérience requis en vertu des alinéas 2.2.1 et 2.2.2 doivent se rapporter aux fonctions liées au quart dans la machine et comprendre l'exécution de tâches sous la supervision directe d'un officier mécanicien qualifié ou d'un matelot qualifié.

4 La Partie peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de la présente règle s'ils ont servi, dans la capacité appropriée, dans le service « machine » pendant une période d'un an au moins au cours des cinq années qui ont précédé l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cette Partie.

## CHAPITRE IV

### Radiocommunications et personnel chargé des radiocommunications

#### Note explicative

Les dispositions obligatoires relatives à la veille radioélectrique sont énoncées dans le Règlement des radiocommunications et dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée. Les dispositions relatives à l'entretien du matériel radioélectrique sont énoncées dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, et dans les directives adoptées par l'Organisation\*.

IV

#### Règle IV/1

##### Application

1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, les dispositions du présent chapitre s'appliquent au personnel chargé des radiocommunications à bord des navires exploités dans le cadre du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) de la manière prescrite par la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

2 Jusqu'au 1er février 1999, le personnel chargé des radiocommunications à bord d'un navire satisfaisant aux dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur immédiatement avant le 1er février 1992, doit satisfaire aux dispositions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille en vigueur avant le 1er décembre 1992.

3 Le personnel chargé des radiocommunications à bord des navires qui ne sont pas obligés de satisfaire aux dispositions du chapitre IV de la Convention SOLAS relatives au SMDSM n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions du présent chapitre. Le personnel chargé des radiocommunications à bord de ces navires est néanmoins tenu de satisfaire au Règlement des radiocommunications. L'Administration doit s'assurer que les certificats appropriés exigés par le Règlement des radiocommunications sont délivrés à ce personnel ou reconnus en ce qui les concerne.

\* Il convient de se reporter aux directives sur l'entretien du matériel radioélectrique dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) applicables aux zones océaniques A3 et A4, que l'Organisation a adoptées par la résolution A. 702(17).

## **Règle IV/2**

*Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM*

1 Toute personne chargée des radiocommunications ou effectuant des tâches relatives aux radiocommunications à bord d'un navire tenu de participer au SMDSM doit être titulaire d'un certificat approprié ayant trait au SMDSM, délivré ou reconnu par l'Administration conformément aux dispositions du Règlement des radiocommunications.

2 En outre, tout candidat à un certificat en vertu de la présente règle, appelé à servir à bord d'un navire qui est tenu d'être muni, en vertu de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, d'une installation radioélectrique doit :

- .1 avoir 18 ans au moins; et
- .2 avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-IV/2 du Code STCW.

## CHAPITRE V

### Formation spéciale requise pour le personnel de certains types de navires

#### Règle V/1

*Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation  
et les qualifications des capitaines, des officiers et des matelots  
des navires-citernes*

1 Les officiers et les matelots chargés de tâches et de responsabilités spécifiques en ce qui concerne la cargaison ou le matériel connexe à bord des navires-citernes doivent avoir suivi à terre un cours approuvé de lutte contre l'incendie en sus de la formation prescrite à la règle VI/1 et :

- .1 avoir accompli un service en mer approuvé de trois mois au moins à bord d'un navire-citerne afin d'acquérir une connaissance adéquate des pratiques opérationnelles sûres; ou
- .2 avoir suivi un cours approuvé de familiarisation avec les navires-citernes portant au moins sur les domaines énumérés pour ce cours dans la section A-V/1 du Code STCW;

toutefois, l'Administration peut accepter une période de service en mer supervisé, inférieure à ce qui est prescrit à l'alinéa .1, à condition que :

- .3 la durée de la période ainsi acceptée ne soit pas inférieure à un mois;
- .4 le navire-citerne ait une jauge brute inférieure à 3 000;
- .5 la durée de chaque voyage qu'effectue le navire-citerne pendant la période ne dépasse pas 72 heures; et
- .6 les caractéristiques d'exploitation du navire-citerne et le nombre de voyages et d'opérations de chargement et de déchargement effectués pendant la période, permettent d'acquérir le même niveau de connaissances et d'expérience.

2 Les capitaines, les chefs mécaniciens, les seconds et les seconds mécaniciens, ainsi que toutes les personnes qui sont directement responsables du chargement, du déchargement et des précautions à prendre pendant le transfert ou la manutention des cargaisons, doivent, en plus des prescriptions des alinéas 1.1 ou 1.2 :



- .1 avoir acquis une expérience se rapportant aux tâches qu'ils doivent assumer sur le type de navire-citerne à bord duquel ils servent; et
- .2 avoir suivi un programme approuvé de formation spécialisée portant au moins sur les domaines énumérés dans la section A-V/1 du Code STCW, qui se rapportent aux tâches qu'ils doivent assumer sur le pétrolier, navire-citerne pour produits chimiques ou navire-citerne pour gaz liquéfiés à bord duquel ils servent.

3 Pendant les deux années qui suivent l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, on peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de l'alinéa 2.2 s'ils ont servi, dans la capacité appropriée, à bord du type de navire-citerne en question pendant une période d'un an au moins au cours des cinq années précédentes.

4 Les Administrations doivent veiller à ce qu'un certificat approprié soit délivré aux capitaines et aux officiers qui possèdent les qualifications prescrites au paragraphe 1 ou 2, selon le cas, ou à ce qu'un brevet ou certificat existant soit dûment visé. Tout matelot qui a les qualifications prescrites doit être titulaire d'un certificat pertinent.

## **Règle V/2**

*Prescriptions minimales obligatoires concernant  
la formation et les qualifications des capitaines, des officiers,  
des matelots et des autres membres du personnel  
des navires rouliers à passagers*

1 La présente règle s'applique aux capitaines, officiers, matelots et autre personnel servant à bord des navires rouliers à passagers qui effectuent des voyages internationaux. Les Administrations décident si ces prescriptions doivent s'appliquer au personnel servant à bord des navires rouliers à passagers qui effectuent des voyages nationaux.

2 Avant d'être affectés à des tâches à bord d'un navire roulier à passagers, les gens de mer doivent avoir reçu la formation prescrite aux paragraphes 4 à 8 ci-dessous qui correspond à leur capacité, leurs tâches et leurs responsabilités.

3 Les gens de mer qui sont tenus d'avoir reçu la formation prescrite aux paragraphes 4, 7 et 8 ci-dessous doivent, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, suivre une formation appropriée pour la remise à niveau de leurs connaissances.

4 Les capitaines, officiers et autres membres du personnel désignés, sur le rôle d'appel, pour aider les passagers dans des situations d'urgence à bord de navires rouliers à passagers doivent avoir suivi la formation à l'encadrement des passagers spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/2 du Code STCW.

5 Les capitaines, officiers et autres membres du personnel auxquels des tâches et des responsabilités spécifiques sont confiées à bord de navires rouliers à passagers doivent avoir suivi la formation de familiarisation spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/2 du Code STCW.

6 Le personnel assurant directement un service aux passagers dans des locaux réservés aux passagers à bord de navires rouliers à passagers doit avoir suivi la formation en matière de sécurité spécifiée au paragraphe 3 de la section A-V/2 du Code STCW.

7 Les capitaines, les seconds, les chefs mécaniciens, les seconds mécaniciens et toute personne désignée comme étant directement responsable de l'embarquement et du débarquement des passagers, du chargement, du déchargement ou du saisissage de la cargaison ou de la fermeture des ouvertures de coque à bord de navires rouliers à passagers doivent avoir suivi une formation approuvée en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque, telle que spécifiée au paragraphe 4 de la section A-V/2 du Code STCW.

8 Les capitaines, les seconds, les chefs mécaniciens, les seconds mécaniciens et toute personne responsable de la sécurité des passagers dans des situations d'urgence à bord de navires rouliers à passagers doivent avoir suivi une formation approuvée en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain, telle que spécifiée au paragraphe 5 de la section A-V/2 du Code STCW.

9 Les Administrations doivent veiller à ce qu'un document attestant la formation reçue soit délivré à toute personne qui possède les qualifications requises en vertu de la présente règle.

V

## CHAPITRE VI

### Fonctions relatives aux situations d'urgence, à la prévention des accidents du travail, aux soins médicaux et à la survie

#### Règle VI/1

*Prescriptions minimales obligatoires pour la familiarisation et la formation et l'enseignement de base en matière de sécurité pour tous les gens de mer*

Les gens de mer doivent être familiarisés et recevoir une formation ou un enseignement de base en matière de sécurité conformément à la section A-VI/1 du Code STCW et doivent satisfaire à la norme de compétence appropriée qui y est spécifiée.

#### Règle VI/2

*Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage, des canots de secours et des canots de secours rapides*

1 Tout candidat à un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours autres que les canots de secours rapides doit :

- .1 avoir 18 ans au moins;
- .2 avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins ou avoir suivi un cours de formation approuvé et avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de six mois au moins; et
- .3 satisfaire à la norme de compétence pour l'obtention d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours, spécifiée aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2 du Code STCW.

2 Tout candidat à un certificat d'aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides doit :

- .1 être titulaire d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours autres que les canots de secours rapides;
- .2 avoir suivi un cours de formation approuvé; et
- .3 satisfaire à la norme de compétence pour l'obtention d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides, spécifiée aux paragraphes 5 à 8 de la section A-VI/2 du Code STCW.

### Règle VI/3

#### *Prescriptions minimales obligatoires pour la formation aux techniques avancées de lutte contre l'incendie*

1 Les gens de mer désignés pour diriger les opérations de lutte contre l'incendie doivent avoir suivi avec succès une formation avancée aux techniques de lutte contre l'incendie qui mette notamment l'accent sur l'organisation, la stratégie et le commandement, conformément aux dispositions de la section A-VI/3 du Code STCW et doivent satisfaire à la norme de compétence qui y est spécifiée.

2 Si la formation aux techniques avancées de lutte contre l'incendie n'est pas incluse dans les qualifications requises pour l'obtention du brevet pertinent, il doit être délivré, selon le cas, un certificat spécial ou une attestation spéciale indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation aux techniques avancées de lutte contre l'incendie.

VI

### Règle VI/4

#### *Prescriptions minimales obligatoires en matière de soins médicaux d'urgence et de soins médicaux*

1 Les gens de mer désignés pour dispenser des soins médicaux d'urgence à bord d'un navire doivent satisfaire à la norme de compétence spécifiée pour les soins médicaux d'urgence aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du Code STCW.

2 Les gens de mer désignés pour assumer la responsabilité des soins médicaux à bord d'un navire doivent satisfaire à la norme de compétence spécifiée pour les soins médicaux aux paragraphes 4 à 6 de la section A-VI/4 du Code STCW.

3 Si la formation en matière de soins médicaux d'urgence ou de soins médicaux n'est pas incluse dans les qualifications requises pour l'obtention du brevet pertinent, il doit être délivré, selon le cas, un certificat spécial ou une attestation spéciale indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation en matière de soins médicaux d'urgence ou de soins médicaux.

## CHAPITRE VII

### Autres brevets

#### Règle VII/1

##### *Délivrance d'autres brevets*

1 Nonobstant les prescriptions relatives à la délivrance des brevets qui sont énoncées aux chapitres II et III de la présente Annexe, les Parties peuvent choisir de délivrer ou d'autoriser que soient délivrés des brevets autres que ceux mentionnés dans les règles de ces chapitres, pourvu que soient réunies les conditions suivantes :

- .1 les fonctions et les niveaux de responsabilité correspondants qui sont mentionnés sur les brevets et les visas doivent être choisis parmi ceux qui sont indiqués dans les sections A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 et A-IV/2 du Code STCW et doivent leur être identiques;
- .2 les candidats doivent avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire aux normes de compétence prescrites dans les sections pertinentes du Code STCW et énoncées dans la section A-VII/1 de ce code pour les fonctions et niveaux mentionnés sur les brevets et les visas;
- .3 les candidats doivent avoir accompli un service en mer approuvé, approprié pour l'exécution des fonctions et pour les niveaux mentionnés sur le brevet. La durée minimale du service en mer doit être équivalente à la durée du service en mer prescrite aux chapitres II et III de la présente Annexe. Toutefois, la durée minimale du service en mer ne doit pas être inférieure à celle prescrite dans la section A-VII/2 du Code STCW;
- .4 les candidats à un brevet qui sont appelés à exercer la fonction de navigation au niveau opérationnel doivent satisfaire aux prescriptions applicables des règles du chapitre IV pour l'exécution des tâches assignées en matière de radiocommunications conformément au Règlement des radiocommunications; et
- .5 les brevets doivent être délivrés conformément aux prescriptions de la règle I/9 et aux dispositions du chapitre VII du Code STCW.

2 Il ne doit pas être délivré de brevets en vertu du présent chapitre sans que la Partie ait communiqué à l'Organisation les renseignements visés à l'article IV et à la règle I/7.

## Règle VII/2

### *Délivrance de brevets aux gens de mer*

1 Tous les gens de mers qui exercent une fonction ou un groupe de fonctions spécifiées dans les tableaux A-II/1, A-II/2, A-II/3 ou A-II/4 du chapitre II ou dans les tableaux A-III/1, A-III/2 ou A-III/4 du chapitre III ou A-IV/2 du chapitre IV du Code STCW doivent être titulaires d'un brevet approprié.

## Règle VII/3

### *Principes régissant la délivrance d'autres brevets*

1 Toute Partie qui choisit de délivrer ou d'autoriser la délivrance d'autres brevets doit veiller à ce que les principes suivants soient observés :

- .1 un système de délivrance d'autres brevets ne doit être mis en oeuvre que s'il assure un degré de sécurité en mer et a des effets, en ce qui concerne la prévention de la pollution, équivalant au moins à ceux qui sont assurés par les autres chapitres; et
- .2 les dispositions prises pour la délivrance d'autres brevets en vertu du présent chapitre doivent prévoir l'interchangeabilité de ces brevets et de ceux délivrés en vertu des autres chapitres.

2 Le principe de l'interchangeabilité des brevets visé au paragraphe 1 doit garantir que :

- .1 les gens de mer brevetés en vertu des chapitres II et/ou III et les gens de mer brevetés en vertu du chapitre VII peuvent servir à bord de navires dont l'organisation de bord est soit de type classique, soit d'un autre type; et
- .2 les gens de mer ne sont pas formés pour une organisation de bord particulière d'une façon qui porte atteinte à l'exercice de leurs aptitudes ailleurs.

3 Pour la délivrance de tout brevet en vertu des dispositions du présent chapitre, les principes suivants doivent être pris en compte :

- .1 la délivrance d'autres brevets ne doit pas être utilisée en soi pour :
  - .1.1 réduire le nombre de membres de l'équipage à bord;
  - .1.2 abaisser l'intégrité de la profession ou dévaloriser les compétences professionnelles des gens de mer; ou

- .1.3 justifier l'attribution des tâches combinées des officiers chargés du quart à la machine et à la passerelle à un seul et même titulaire de brevet pendant un quart déterminé quel qu'il soit; et
- .2 la personne qui a le commandement du navire doit être désignée comme étant le capitaine; la mise en oeuvre d'un système de délivrance d'autres brevets ne doit pas porter atteinte à la position et à l'autorité légales du capitaine et des autres personnes.

4 Les principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 de la présente règle ont pour objet de garantir le maintien de la compétence des officiers de pont et des officiers mécaniciens.

## CHAPITRE VIII

### Veille

#### Règle VIII/1

##### *Aptitude au service*

Chaque Administration doit, en vue d'empêcher la fatigue :

- .1 établir et faire appliquer des périodes de repos en ce qui concerne le personnel chargé du quart; et
- .2 exiger que les systèmes de quart soient organisés de telle sorte que l'efficacité de tous les membres du personnel de quart ne soit pas compromise par la fatigue et que les tâches soient conçues de telle manière que les membres du premier quart au début d'un voyage et ceux des quarts suivants qui assurent la relève soient suffisamment reposés et aptes au service à tous autres égards.

#### Règle VIII/2

##### *Organisation de la veille et principes à observer*

1 Les Administrations doivent appeler l'attention des compagnies, des capitaines, des chefs mécaniciens et de tout le personnel de quart sur les prescriptions, les principes et les recommandations figurant dans le Code STCW qui doivent être observés pour assurer qu'un quart ou des quarts permanents, appropriés compte tenu des circonstances et conditions régnantes, sont continuellement tenus en toute sécurité à bord de tous les navires de mer.

2 Les Administrations doivent exiger que le capitaine de tout navire veille à ce que le quart ou les quarts soient organisés de manière à pouvoir être tenus en toute sécurité, compte tenu des circonstances et conditions régnantes et que sous son autorité générale :

- .1 les officiers chargés du quart à la passerelle soient responsables de la sécurité de la navigation du navire pendant leur période de service lors de laquelle ils doivent être physiquement présents en tout temps sur la passerelle de navigation ou à un endroit qui y est directement relié, tel que la chambre des cartes ou le poste de commande de la passerelle;

- .2 les opérateurs des radiocommunications soient responsables du maintien d'une veille radioélectrique permanente sur les fréquences appropriées pendant leur période de service;
- .3 les officiers chargés du quart machine, tel que défini dans le Code STCW, sous l'autorité du chef mécanicien, soient immédiatement disponibles et prêts à se rendre dans les locaux de machines et, s'il le faut, soient physiquement présents dans ces locaux pendant les périodes où ils exercent cette responsabilité; et
- .4 un service de garde ou des services de garde appropriés et efficaces soient assurés en tout temps à des fins de sécurité, pendant que le navire est au mouillage ou amarré et, si le navire transporte une cargaison dangereuse, il soit pleinement tenu compte, lors de l'organisation de ce service de garde ou de ces services de garde, de la nature, de la quantité, de l'emballage et de l'arrimage de la cargaison dangereuse, ainsi que de toutes conditions particulières régnant à bord, à flot ou à terre.

PROTOCOLE DE 1997 MODIFIANT LA  
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1973  
POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION  
PAR LES NAVIRES, TELLE QUE MODIFIEE  
PAR LE PROTOCOLE DE 1978 Y RELATIF

# Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif

---

LES PARTIES AU PRÉSENT PROTOCOLE,

ÉTANT Parties au Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire de prévenir et de contrôler la pollution de l'atmosphère par les navires,

RAPPELANT le principe 15 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement qui préconise d'appliquer une approche de précaution,

ESTIMANT que le meilleur moyen d'atteindre cet objectif est de conclure un Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

## Article premier

### *Instrument devant être modifié*

L'instrument qui est modifié par le présent Protocole est la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée «la Convention»).

## Article 2

### *Adjonction d'une Annexe VI à la Convention*

Une Annexe VI, intitulée «Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires», dont le texte figure en annexe au présent Protocole, est ajoutée.

### Article 3

#### *Obligations générales*

1 La Convention et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

2 Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son Annexe.

### Article 4

#### *Procédure d'amendement*

Aux fins de l'application de l'article 16 de la Convention à un amendement à l'Annexe VI et à ses appendices, l'expression «une Partie à la Convention» désigne une Partie liée par ladite annexe.

## CLAUSES FINALES

### Article 5

#### *Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion*

1 Le présent Protocole est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée «l'Organisation»), du 1er janvier 1998 au 31 décembre 1998 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Seuls les États contractants au Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommé «le Protocole de 1978») peuvent devenir Parties au présent Protocole par :

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) adhésion.

2 La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé «le Secrétaire général»).

## Article 6

### *Entrée en vigueur*

- 1 Le présent Protocole entre en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins quinze États dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à ce protocole conformément aux dispositions de son article 5.
- 2 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date du dépôt.
- 3 Après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément à l'article 16 de la Convention, tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé s'applique au présent Protocole tel que modifié.

## Article 7

### *Dénonciation*

- 1 Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties au présent Protocole à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date de son entrée en vigueur à l'égard de cette Partie.
- 2 La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.
- 3 La dénonciation prend effet 12 mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification ou à l'expiration de toute autre période plus longue qui pourrait être spécifiée dans la notification.
- 4 La dénonciation du Protocole de 1978 en vertu de son article VII est considérée comme une dénonciation du présent Protocole en vertu du présent article. Cette dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation du Protocole de 1978 prend effet conformément à l'article VII de ce protocole.

## Article 8

### *Dépositaire*

- 1 Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général (ci-après dénommé «le Dépositaire»).

2 Le Dépositaire :

- a) informe tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré :
  - i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, et de la date de cette signature ou de ce dépôt;
  - ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole; et
  - iii) du dépôt de tout instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
- b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.

3 Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

## Article 9

### *Langues*

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

EN FOI DE QUOI les soussignés\*, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

FAIT À LONDRES, ce vingt-six septembre mil neuf cent quatre-vingt-dix-sept.

---

\* La liste des signatures n'est pas reproduite.

# Annexe VI de MARPOL 73/78

## *Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires*

---

### *Chapitre I – Généralités*

#### *Règle 1*

##### *Application*

Les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires, sauf disposition expresse contraire des règles 3, 5, 6, 13, 15, 18 et 19 de la présente Annexe.

#### *Règle 2*

##### *Définitions*

Aux fins de la présente Annexe :

- 1) L'expression *dont la construction se trouve à un stade équivalent* désigne le stade auquel :
  - a) une construction identifiable à un navire particulier commence; et
  - b) le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 t ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.
- 2) *Chargement continu* désigne le processus par lequel des déchets sont chargés dans une chambre de combustion sans intervention humaine, l'incinérateur étant dans des conditions normales d'exploitation et la chambre de combustion fonctionnant à une température située entre 850°C et 1 200°C.
- 3) *Émission* désigne toute libération, dans l'atmosphère ou dans la mer, par les navires de substances soumises à un contrôle en vertu de la présente Annexe.
- 4) *Nouvelle installation*, dans le contexte de la règle 12 de la présente Annexe, désigne l'installation de systèmes, d'équipement, y compris de nouveaux extincteurs d'incendie portatifs, d'isolation ou d'autres matériaux à bord d'un navire après la date d'entrée en vigueur de la

présente Annexe mais ne vise pas la réparation ni la recharge de systèmes, d'équipement, d'isolation ou d'autres matériaux installés avant cette date, ni la recharge d'extincteurs portatifs.

- 5) *Code technique sur les NO<sub>x</sub>* désigne le Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins que la Conférence a adopté par la résolution 2, y compris les amendements qui pourraient y être apportés par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés et mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables aux appendices des Annexes.
- 6) *Substance qui appauvrit la couche d'ozone* désigne une substance réglementée, telle que définie au paragraphe 4 de l'article premier du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, 1987, qui figure dans la liste de l'Annexe A, B, C ou E dudit Protocole en vigueur à la date d'application ou d'interprétation de la présente Annexe.

Les substances qui appauvrissent la couche d'ozone que l'on peut trouver à bord des navires comprennent, sans toutefois s'y limiter, les substances suivantes :

Halon 1211	Bromochlorodifluorométhane
Halon 1301	Bromotrifluorométhane
Halon 2402	1,2-Dibromo-1,1,2,2-tétrafluoréthane (également appelé Halon 114B2)
CFC-11	Trichlorofluorométhane
CFC-12	Dichlorodifluorométhane
CFC-113	1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoréthane
CFC-114	1,2-Dichloro-1,1,2,2-tétrafluoréthane
CFC-115	Chloropentafluoréthane

- 7) *Boues d'hydrocarbures* désigne les boues provenant des séparateurs de combustible ou d'huile de graissage, les huiles de graissage usées provenant des machines principales ou auxiliaires, ou les huiles de vidange provenant des séparateurs d'eau de cale, du matériel de filtrage des hydrocarbures ou des gattes.
- 8) *Incinération à bord* désigne l'incinération de déchets ou autres matières à bord d'un navire, lorsque ces déchets ou autres matières sont produits pendant l'exploitation normale du navire.
- 9) *Incinérateur de bord* désigne une installation de bord conçue essentiellement pour l'incinération.
- 10) *Navire construit* désigne un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent.

- 11) *Zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>* désigne une zone dans laquelle il est nécessaire d'adopter des mesures obligatoires particulières concernant les émissions de SO<sub>x</sub> par les navires pour prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère par les SO<sub>x</sub> et ses effets préjudiciables sur les zones terrestres et maritimes. Les zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> sont celles qui sont mentionnées à la règle 14 de la présente Annexe.
- 12) *Navire-citerne* désigne un pétrolier tel que défini à la règle 1 4) de l'Annexe I ou un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle 1 1) de l'Annexe II de la présente Convention.
- 13) *Le Protocole de 1997* désigne le Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif.

### Règle 3

#### *Exceptions générales*

Les règles de la présente Annexe ne s'appliquent pas :

- a) aux émissions nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer; ou
- b) aux émissions résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :
  - i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte des émissions pour empêcher ou réduire au minimum ces émissions; et
  - ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

### Règle 4

#### *Équivalences*

- 1) L'Administration peut autoriser la mise en place à bord d'un navire d'installations, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe, à condition que ces installations, matériaux, dispositifs ou appareils soient au moins aussi efficaces que ceux qui sont prescrits par la présente Annexe.
- 2) L'Administration qui autorise une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe doit en communiquer les détails à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties à la présente Convention pour information et pour qu'il y soit donné suite, le cas échéant.

## *Chapitre II – Visites, délivrance des certificats et mesures de contrôle*

### **Règle 5**

#### *Visites et inspections*

- 1) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et toute installation de forage ou autre plate-forme fixe ou flottante doivent être soumis aux visites spécifiées ci-après :
  - a) une visite initiale avant sa mise en service ou avant que le certificat prescrit par la règle 6 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois. Cette visite doit permettre de s'assurer que l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Annexe;
  - b) des visites périodiques à intervalles spécifiés par l'Administration, mais n'excédant pas cinq ans, qui permettent de s'assurer que l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Annexe; et
  - c) une visite intermédiaire au minimum pendant la période de validité du certificat; cette visite doit permettre de s'assurer que l'équipement et les aménagements satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Annexe et sont en bon état de marche. Dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une seule période de validité du certificat et où la période de validité de ce certificat excède deux ans et demi, elle doit avoir lieu dans les six mois qui précèdent ou qui suivent la date à laquelle le certificat parvient à la moitié de sa période de validité. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle 6 de la présente Annexe.
- 2) En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure à 400, l'Administration peut déterminer les mesures à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables de la présente Annexe.
- 3) Les visites de navires, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Administration. Toutefois, l'Administration peut confier les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle. Ces organismes doivent satisfaire aux Directives

adoptées par l'Organisation\*. Dans tous les cas, l'Administration intéressée doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite.

- 4) La visite des moteurs et de l'équipement destinée à s'assurer que ceux-ci satisfont aux dispositions de la règle 13 de la présente Annexe doit se faire de la façon prévue par le Code technique sur les NO<sub>x</sub>.
- 5) L'Administration doit prendre les mesures nécessaires pour que des inspections inopinées soient effectuées pendant la période de validité du certificat. Ces inspections doivent permettre de s'assurer que l'équipement reste à tous égards satisfaisant pour le service auquel il est destiné. Ces inspections peuvent être effectuées par ses propres services d'inspection, par des inspecteurs désignés, par des organismes reconnus ou par d'autres Parties à la demande de l'Administration. Lorsque l'Administration, en vertu des dispositions du paragraphe 1) de la présente règle, institue des visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées ne sont pas obligatoires.
- 6) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état de l'équipement ne correspond pas en substance aux indications du certificat, l'inspecteur ou l'organisme doit veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat devrait être retiré par l'Administration. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'État du port, le gouvernement de l'État du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle.
- 7) L'équipement doit être maintenu dans un état conforme aux dispositions de la présente Annexe et aucun changement ne doit être apporté à l'équipement, aux systèmes, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite, sans l'approbation expresse de l'Administration. Le simple remplacement de cet équipement et de ces installations par un équipement et des installations conformes aux dispositions de la présente Annexe est autorisé.

\* Se reporter aux Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739(18), et aux Spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.789(19).

- 8) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'efficacité ou l'intégralité de son équipement visé par la présente Annexe, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à un inspecteur désigné ou à un organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent.

## Règle 6

### *Délivrance du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère*

- 1) Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré, après une visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 5 de la présente Annexe,
  - a) à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties; et
  - b) aux installations de forage et plates-formes qui effectuent des voyages à destination d'eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction d'autres Parties au Protocole de 1997.
- 2) Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré aux navires construits avant la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997 conformément au paragraphe 1) de la présente règle, au plus tard lors de la première mise en cale sèche prévue après la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997 mais en tout cas dans un délai maximal de trois ans après l'entrée en vigueur du Protocole de 1997.
- 3) Ce certificat doit être délivré soit par l'Administration, soit par toute personne ou tout organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

## Règle 7

### *Délivrance d'un certificat par un autre gouvernement*

- 1) Le Gouvernement d'une Partie au Protocole de 1997 peut, à la demande de l'Administration, faire visiter un navire et, s'il estime que les dispositions de la présente Annexe sont observées, il délivre au navire un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ou en autorise la délivrance conformément à la présente Annexe.

- 2) Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être adressées dès que possible à l'Administration qui a fait la demande.
- 3) Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la demande de l'Administration; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré conformément à la règle 6 de la présente Annexe.
- 4) Il ne doit pas être délivré de Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un État qui n'est pas Partie au Protocole de 1997.

## Règle 8

### *Forme du certificat*

Le Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être établi dans une langue officielle du pays qui le délivre, conformément au modèle qui figure à l'appendice I de la présente Annexe. **Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni l'espagnol ni le français, le texte doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.**

## Règle 9

### *Durée et validité du certificat*

- 1) Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Administration, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance.
- 2) Aucune prorogation de la durée de validité de cinq ans du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère n'est autorisée, sauf conformément au paragraphe 3).
- 3) Si, à la date d'expiration du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère, le navire ne se trouve pas dans un port de l'État dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit subir une visite, l'Administration peut proroger la validité du certificat pour une période n'excédant pas cinq mois. Cette prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers l'État dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être visité, et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Après son arrivée dans l'État dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être visité, le navire n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère.

- 4) Le Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :
- a) si les inspections et visites n'ont pas été effectuées dans les délais spécifiés à la règle 5 de la présente Annexe;
  - b) si l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements ou les matériaux auxquels s'applique la présente Annexe ont subi des modifications importantes de nature autre que le simple remplacement de l'équipement ou des installations par un équipement ou des installations conformes aux prescriptions de la présente Annexe, sans l'approbation expresse de l'Administration. Aux fins de la règle 13, une modification importante est tout changement ou ajustage du système, de l'installation ou de l'agencement d'un moteur diesel à la suite duquel ce moteur ne satisfait plus aux limites d'émission d'oxydes d'azote qui lui sont applicables; ou
  - c) si le navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait pleinement aux prescriptions de la règle 5 de la présente Annexe. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le Gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse, dès que possible, à l'Administration de l'autre Partie une copie du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant.

## Règle 10

### *Contrôle des normes d'exploitation par l'État du port*

- 1) Un navire qui se trouve dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction d'une autre Partie au Protocole de 1997 est soumis à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés par cette Partie en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par la présente Annexe, lorsqu'il existe de bonnes raisons de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des procédures essentielles à appliquer à bord pour prévenir la pollution de l'atmosphère par les navires.
- 2) Dans les circonstances visées au paragraphe 1) de la présente règle, la Partie doit prendre les dispositions nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation conformément aux prescriptions de la présente Annexe.

- 3) Les procédures relatives au contrôle des navires par l'État du port prévues à l'article 5 de la présente Convention doivent s'appliquer dans le cas de la présente règle.
- 4) Aucune disposition de la présente règle ne doit être interprétée comme limitant les droits et obligations d'une Partie qui effectue le contrôle des normes d'exploitation expressément prévues dans la présente Convention.

## Règle 11

### *Recherche des infractions*

### *et mise en application des dispositions*

- 1) Les Parties à la présente Annexe doivent coopérer à la recherche des infractions et à la mise en application des dispositions de la présente Annexe en utilisant tous les moyens pratiques appropriés de recherche et de surveillance continue du milieu ainsi que des méthodes satisfaisantes de transmission des renseignements et de rassemblement des preuves.
- 2) Tout navire auquel s'applique la présente Annexe peut être soumis, dans tout port ou terminal au large d'une Partie, à une inspection effectuée par des fonctionnaires désignés ou autorisés par ladite Partie, en vue de vérifier s'il a émis l'une quelconque des substances visées par la présente Annexe en infraction aux dispositions de celle-ci. Au cas où l'inspection fait apparaître une infraction aux dispositions de la présente Annexe, un rapport doit être communiqué à l'Administration pour que celle-ci prenne des mesures appropriées.
- 3) Toute Partie doit fournir à l'Administration la preuve, si elle existe, que ce navire a émis l'une quelconque des substances visées par la présente Annexe en infraction aux dispositions de celle-ci. Dans toute la mesure du possible, l'infraction présumée doit être portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente de cette Partie.
- 4) Dès réception de cette preuve, l'Administration doit enquêter sur l'affaire et peut demander à l'autre Partie de lui fournir des éléments complémentaires ou plus concluants sur l'infraction présumée. Si l'Administration estime que la preuve est suffisante pour lui permettre d'intenter une action, elle doit engager des poursuites dès que possible et conformément à sa législation. L'Administration doit informer rapidement la Partie qui lui a signalé l'infraction présumée, ainsi que l'Organisation, des poursuites engagées.
- 5) Une Partie peut aussi inspecter un navire auquel s'applique la présente Annexe lorsqu'il fait escale dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction, si une autre Partie lui demande de procéder

Annexe VI : Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires

à une enquête et fournit des preuves suffisantes attestant que le navire a émis, dans un lieu quelconque, l'une quelconque des substances visées par la présente Annexe en infraction à celle-ci. Le rapport de cette enquête doit être envoyé à la Partie qui l'a demandé ainsi qu'à l'Administration afin que des mesures appropriées soient prises conformément aux dispositions de la présente Convention.

- 6) La législation internationale concernant la prévention, la réduction et le contrôle de la pollution du milieu marin par les navires, y compris la législation relative à la mise en application des dispositions et aux garanties, qui est en vigueur au moment de l'application ou de l'interprétation de la présente Annexe, s'applique, *mutatis mutandis*, aux règles et aux normes énoncées dans la présente Annexe.

## Chapitre III – Prescriptions relatives au contrôle des émissions provenant des navires

### Règle 12

#### *Substances qui appauvrissent la couche d'ozone*

- 1) Sous réserve des dispositions de la règle 3, toute émission délibérée de substances qui appauvrissent la couche d'ozone est interdite. Il faut considérer comme délibérées les émissions qui se produisent au cours de l'entretien, de la révision, de la réparation ou de la mise au rebut de systèmes ou de matériel, à l'exception des émissions de quantités minimales qui accompagnent la récupération ou le recyclage d'une substance qui appauvrit la couche d'ozone. Les émissions dues à des fuites de substances qui appauvrissent la couche d'ozone, qu'elles soient délibérées ou non, peuvent être réglementées par les Parties au Protocole de 1997.
- 2) De nouvelles installations contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont interdites à bord de tous les navires; toutefois, les nouvelles installations contenant des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) sont autorisées jusqu'au 1er janvier 2020.
- 3) Les substances visées par la présente règle et le matériel contenant de telles substances, lorsqu'ils sont enlevés des navires, doivent être livrés à des installations de réception appropriées.

### Règle 13

#### *Oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>)*

- 1) a) La présente règle s'applique :
  - i) à chaque moteur diesel d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui est installé à bord d'un navire construit le 1er janvier 2000 ou après cette date; et
  - ii) à chaque moteur diesel d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui subit une transformation importante le 1er janvier 2000 ou après cette date.
- b) La présente règle ne s'applique pas :
  - i) aux moteurs diesel de secours, aux moteurs installés à bord d'embarcations de sauvetage ni aux dispositifs ou équipements destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence; ni
  - ii) aux moteurs installés à bord des navires qui effectuent uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont le navire est

autorisé à battre le pavillon, sous réserve que les moteurs en question fassent l'objet d'une autre mesure de contrôle des NO<sub>x</sub> établie par l'Administration.

- c) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, l'Administration peut exempter de l'application de la présente règle tout moteur diesel qui est installé à bord d'un navire construit ou ayant subi une transformation importante avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, à condition que ce navire effectue uniquement des voyages à destination de ports ou de terminaux au large à l'intérieur de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.
- 2) a) Aux fins de la présente règle, *transformation importante* désigne une transformation d'un moteur par laquelle :
- i) le moteur est remplacé par un moteur neuf construit le 1er janvier 2000 ou après cette date, ou
  - ii) une modification importante, telle que définie dans le Code technique sur les NO<sub>x</sub>, est apportée au moteur, ou
  - iii) la puissance maximale continue du moteur est accrue de plus de 10 %.
- b) Les émissions de NO<sub>x</sub> qui résultent de modifications visées à l'alinéa a) du présent paragraphe doivent être documentées conformément au Code technique sur les NO<sub>x</sub> aux fins d'approbation par l'Administration.
- 3) a) Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel auquel s'applique la présente règle lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO<sub>2</sub>) dépasse les limites suivantes :
- i) 17,0 g/kW h lorsque  $n$  est inférieur à 130 t/min
  - ii)  $45,0 \times n^{-0,2}$  g/kW h lorsque  $n$  est égal ou supérieur à 130 t/min mais inférieur à 2 000 t/min
  - iii) 9,8 g/kW h lorsque  $n$  est égal ou supérieur à 2 000 t/min  $n$  représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute).
- Si le combustible utilisé est composé de mélanges d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole, la procédure d'essai et les méthodes de mesure doivent être conformes au Code technique sur les NO<sub>x</sub>, compte tenu des cycles d'essai et des coefficients de pondération indiqués à l'appendice II de la présente Annexe.

- b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, il est permis de faire fonctionner un moteur diesel lorsque :
- i) le moteur comporte un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, approuvé par l'Administration conformément au Code technique sur les  $\text{NO}_x$ , pour ramener les émissions de  $\text{NO}_x$  à bord au moins aux limites spécifiées à l'alinéa a); ou
  - ii) une autre méthode équivalente, approuvée par l'Administration compte tenu des directives pertinentes que doit élaborer l'Organisation, est utilisée pour ramener les émissions de  $\text{NO}_x$  à bord au moins aux limites spécifiées à l'alinéa a) du présent paragraphe.

## Règle 14

### *Oxydes de soufre ( $\text{SO}_x$ )*

#### **Prescriptions générales**

- 1) La teneur en soufre de tout fuel-oil utilisé à bord des navires ne doit pas dépasser 4,5 % m/m.
- 2) La teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires doit être contrôlée compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation\*.

#### **Prescriptions applicables dans les zones de contrôle des émissions de $\text{SO}_x$**

- 3) Aux fins de la présente règle, les zones de contrôle des émissions de  $\text{SO}_x$  sont :
  - a) la zone de la mer Baltique, telle que définie à la règle 10 1) b) de l'Annexe I; et
  - b) toute autre zone maritime, y compris les zones portuaires, désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures pour la désignation de zones de contrôle des émissions de  $\text{SO}_x$  aux fins de la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, lesquels figurent à l'appendice III de la présente Annexe.

\* Se reporter à la résolution MEPC.82(43) sur les Directives pour le contrôle de la teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires; voir le point 9 des renseignements supplémentaires.

*Annexe VI : Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires*

- 4) Pendant que les navires se trouvent dans une zone de contrôle des émissions de  $\text{SO}_x$ , l'une au moins des conditions suivantes doit être remplie :
  - a) la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à bord des navires dans une zone de contrôle des émissions de  $\text{SO}_x$  ne dépasse pas 1,5 % m/m;
  - b) un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, approuvé par l'Administration compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation, est utilisé pour réduire la quantité totale d'oxydes de soufre émise par les appareils propulsifs principaux et auxiliaires du navire, et la ramener à 6,0 g  $\text{SO}_x/\text{kW h}$  ou moins, calculée comme étant l'émission totale pondérée de dioxyde de soufre. Les flux de déchets résultant de l'utilisation d'un tel dispositif ne doivent pas être rejetés dans des ports et estuaires fermés, à moins que le navire puisse établir avec précision et documents à l'appui que ces flux n'ont aucun effet préjudiciable sur les écosystèmes de ces ports ou estuaires fermés, d'après les critères communiqués à l'Organisation par les autorités de l'État du port. L'Organisation doit diffuser ces critères à toutes les Parties à la Convention; ou
  - c) toute autre technique vérifiable et dont il est possible d'assurer l'application est utilisée pour limiter les émissions de  $\text{SO}_x$  à un niveau équivalant à celui qui est spécifié à l'alinéa b). Ces techniques doivent être approuvées par l'Administration compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation.
- 5) La teneur en soufre du fuel-oil visé au paragraphe 1) et au paragraphe 4) a) de la présente règle doit être attestée par le fournisseur, de la façon prescrite par la règle 18 de la présente Annexe.
- 6) Les navires qui utilisent des fuel-oils distincts pour satisfaire au paragraphe 4) a) de la présente règle doivent, avant d'entrer dans une zone de contrôle des émissions de  $\text{SO}_x$ , prévoir suffisamment de temps pour que le circuit de distribution du fuel-oil se vide entièrement de tous les combustibles dont la teneur en soufre dépasse 1,5 % m/m. Le volume des fuel-oils à faible teneur en soufre (inférieure ou égale à 1,5 %) dans chaque citerne ainsi que la date, l'heure et la position du navire au moment où l'opération de changement de combustible a été achevée doivent être consignés dans le livre de bord prescrit par l'Administration.
- 7) Durant les 12 premiers mois suivant immédiatement l'entrée en vigueur du présent Protocole, ou d'un amendement au présent Protocole désignant une zone spécifique de contrôle des émissions de  $\text{SO}_x$  en vertu du paragraphe 3) b) de la présente règle, les navires qui entrent dans la zone de contrôle des émissions de  $\text{SO}_x$  mentionnée au

paragraphe 3) a) de la présente règle, ou dans une zone de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> désignée en vertu du paragraphe 3) b) de la présente règle, sont exemptés de l'application des prescriptions des paragraphes 4) et 6) de la présente règle, ainsi que des prescriptions du paragraphe 5) de la présente règle dans la mesure où elles concernent le paragraphe 4) a) de la présente règle.

## Règle 15

### *Composés organiques volatils*

- 1) Si les émissions de composés organiques volatils (COV) provenant des navires-citernes doivent être réglementées dans les ports ou terminaux relevant de la juridiction d'une Partie au Protocole de 1997, elles doivent l'être conformément aux dispositions de la présente règle.
- 2) Une Partie au Protocole de 1997 qui désigne des ports ou terminaux relevant de leur juridiction dans lesquels les émissions de COV doivent être réglementées doit soumettre à l'Organisation une notification qui indique les dimensions des navires-citernes à contrôler, les cargaisons nécessitant des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs et la date à laquelle ce contrôle prend effet. Cette notification doit être soumise au moins 6 mois avant cette date.
- 3) Le Gouvernement de chaque Partie au Protocole de 1997 qui désigne des ports ou terminaux dans lesquels les émissions de COV provenant des navires-citernes doivent être réglementées doit s'assurer que des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs, approuvés par lui compte tenu des normes de sécurité élaborées par l'Organisation\*, sont installés dans les ports et terminaux désignés et sont exploités en toute sécurité et de manière à éviter de causer un retard indu au navire.
- 4) L'Organisation doit diffuser une liste des ports et terminaux désignés par les Parties au Protocole de 1997 aux autres Parties au Protocole de 1997 et aux États Membres de l'Organisation, pour information.
- 5) Tous les navires-citernes soumis à un contrôle des émissions de vapeurs conformément aux dispositions du paragraphe 2) de la présente règle doivent être pourvus d'un collecteur de vapeurs approuvé par l'Administration compte tenu des normes de sécurité élaborées par l'Organisation\* et doivent utiliser ce système lors du chargement des cargaisons en question. Les terminaux qui ont mis en place des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs conformément à la présente règle peuvent accepter les navires-citernes existants qui ne

\* Se reporter à la circulaire MSC/Circ.585 sur les Normes relatives aux systèmes de contrôle des émissions de vapeurs.

sont pas pourvus de collecteurs de vapeurs pendant une période de 3 ans après la date notifiée en vertu du paragraphe 2).

- 6) La présente règle ne s'applique aux transporteurs de gaz que lorsque le type de systèmes de chargement et de confinement permet de conserver à bord en toute sécurité les COV ne contenant pas de méthane ou de les réacheminer en toute sécurité à terre.

## Règle 16

### *Incinération à bord*

- 1) Sauf dans le cas prévu au paragraphe 5), l'incinération à bord n'est autorisée que dans un incinérateur de bord.
- 2)
  - a) Sauf dans le cas prévu à l'alinéa b) du présent paragraphe, chaque incinérateur installé à bord d'un navire le 1er janvier 2000 ou après cette date doit satisfaire aux prescriptions de l'appendice IV de la présente Annexe. Chaque incinérateur doit être approuvé par l'Administration, compte tenu des spécifications normalisées applicables aux incinérateurs de bord qui ont été élaborées par l'Organisation\*.
  - b) L'Administration peut exempter de l'application de l'alinéa a) du présent paragraphe tout incinérateur qui est installé à bord d'un navire avant la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997, à condition que ce navire effectue uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont il est autorisé à battre le pavillon.
- 3) Aucune disposition de la présente règle ne porte atteinte à l'interdiction ou aux autres prescriptions prévues dans la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, telle que modifiée, et dans le Protocole de 1996 y relatif.
- 4) L'incinération à bord des substances énumérées ci-après est interdite :
  - a) résidus de cargaison visés par les Annexes I, II et III de la présente Convention et matériaux contaminés utilisés pour leur conditionnement;
  - b) biphényles polychlorés (PCB);
  - c) ordures, telles que définies à l'Annexe V de la présente Convention, contenant plus que des traces de métaux lourds; et
  - d) produits pétroliers raffinés contenant des composés halogénés.

\* Se reporter à la résolution MEPC.76(40) sur la Spécification normalisée des incinérateurs de bord et à la résolution MEPC.93(45) sur les Amendements à la Spécification normalisée des incinérateurs de bord.

- 5) L'incinération à bord de boues d'épuration ou de boues d'hydrocarbures produites pendant l'exploitation normale du navire peut également se faire dans les machines principales ou auxiliaires ou dans les chaudières mais dans ce cas, elle ne doit pas être effectuée dans des ports et des estuaires.
- 6) L'incinération à bord de chlorures de polyvinyle (PVC) est interdite, sauf si elle a lieu dans des incinérateurs de bord pour lesquels des certificats OMI d'approbation par type ont été délivrés.
- 7) Tous les navires équipés d'incinérateurs soumis à la présente règle doivent avoir à bord un manuel d'exploitation du fabricant qui spécifie comment exploiter l'incinérateur dans les limites décrites au paragraphe 2) de l'appendice IV de la présente Annexe.
- 8) Le personnel responsable de l'exploitation de tout incinérateur doit avoir reçu une formation et être capable d'appliquer les instructions fournies dans le manuel d'exploitation du fabricant.
- 9) La température des gaz à la sortie de la chambre de combustion doit faire l'objet d'une surveillance permanente et les déchets ne doivent pas être chargés dans un incinérateur de bord à chargement continu lorsque la température est inférieure à la température minimale admissible de 850°C. Dans le cas des incinérateurs à chargement discontinu, l'appareil doit être conçu de manière à ce que la température dans la chambre de combustion atteigne 600°C dans un délai de 5 min après l'allumage.
- 10) Aucune disposition de la présente règle n'empêche la mise au point, l'installation et l'exploitation d'autres types d'appareils de traitement thermique des déchets à bord qui satisfont aux prescriptions de la présente règle ou à des prescriptions encore plus sévères.

## Règle 17

### *Installations de réception*

- 1) Le Gouvernement de chaque Partie au Protocole de 1997 s'engage à faire assurer la mise en place d'installations adaptées aux :
  - a) besoins des navires qui utilisent ses ports de réparation, pour la réception des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et du matériel contenant ces substances lorsqu'ils sont enlevés des navires;
  - b) besoins des navires qui utilisent ses ports, terminaux ou ports de réparation, pour la réception des résidus de l'épuration des gaz d'échappement qui proviennent d'un dispositif approuvé

d'épuration des gaz d'échappement lorsque le rejet de ces résidus dans le milieu marin n'est pas autorisé aux termes de la règle 14 de la présente Annexe;

sans imposer de retards indus aux navires, et

- c) besoins, dans les installations de démolition des navires, pour la réception des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et du matériel contenant ces substances lorsqu'ils sont enlevés des navires.
- 2) Chaque Partie au Protocole de 1997 doit notifier à l'Organisation, pour communication aux Membres de l'Organisation, tous les cas où les installations prescrites par la présente règle ne sont pas disponibles ou sont estimées insuffisantes.

## Règle 18

### *Qualité du fuel-oil*

- 1) Le fuel-oil qui est livré et utilisé aux fins de combustion à bord des navires auxquels s'applique la présente Annexe doit satisfaire aux prescriptions suivantes :
  - a) sauf dans le cas prévu à l'alinéa b) :
    - i) le fuel-oil doit être un mélange d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole. Il peut toutefois incorporer de petites quantités d'additifs destinés à améliorer certains aspects liés à la performance;
    - ii) le fuel-oil doit être exempt d'acides inorganiques;
    - iii) le fuel-oil ne doit contenir aucun additif ou déchet chimique qui :
      - 1) compromette la sécurité du navire ou affecte la performance des machines, ou
      - 2) soit nuisible pour le personnel, ou
      - 3) contribue globalement à accroître la pollution de l'atmosphère; et
  - b) le fuel-oil destiné à la combustion qui est obtenu par des procédés autres que le raffinage du pétrole ne doit pas :
    - i) dépasser la teneur en soufre indiquée à la règle 14 de la présente Annexe;
    - ii) provoquer un dépassement, par un moteur, des limites d'émission de NO<sub>x</sub> spécifiées à la règle 13 3) a) de la présente Annexe;
    - iii) contenir des acides inorganiques; et

- iv)
  - 1) compromettre la sécurité du navire ou affecter la performance des machines, ou
  - 2) être nuisible pour le personnel, ou
  - 3) contribuer globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.
- 2) La présente règle ne s'applique pas au charbon sous forme solide, ni aux combustibles nucléaires.
- 3) Pour chaque navire visé par les règles 5 et 6 de la présente Annexe, les détails du fuel-oil qui est livré et utilisé aux fins de combustion à bord doivent être consignés dans une note de livraison de soutes, laquelle doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'appendice V de la présente Annexe.
- 4) La note de livraison de soutes doit être conservée à bord dans un endroit où elle soit facilement accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable. Elle doit être conservée pendant une période de trois ans à compter de la livraison du fuel-oil à bord.
- 5)
  - a) L'autorité compétente\* du Gouvernement d'une Partie au Protocole de 1997 peut inspecter les notes de livraison de soutes à bord de tout navire auquel s'applique la présente Annexe alors que le navire se trouve dans son port ou terminal au large; elle peut faire une copie de chaque note de livraison et demander au capitaine ou à la personne responsable du navire de certifier que chaque copie est une copie conforme de la note de livraison de soutes en question. L'autorité compétente peut aussi vérifier le contenu de chaque note en contactant le port où la note a été délivrée.
  - b) Lorsqu'elle inspecte les notes de livraison de soutes et qu'elle fait établir des copies certifiées conformes en vertu du présent paragraphe, l'autorité compétente doit procéder le plus rapidement possible sans retarder indûment le navire.
- 6) La note de livraison de soutes doit être accompagnée d'un échantillon représentatif du fuel-oil livré compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation. L'échantillon doit être scellé et recevoir la signature du représentant du fournisseur et celle du capitaine ou de l'officier chargé de l'opération de soutage, lorsque les opérations de soutage sont terminées, et il doit être conservé sous le contrôle du navire jusqu'à ce que le fuel-oil soit en grande partie consommé mais en tout cas pendant une période d'au moins 12 mois à compter de la date de livraison.

\* Se reporter à la résolution A.787(19) sur les Procédures de contrôle des navires par l'Etat du port, telle que modifiée par la résolution A.882(21); voir la publication de l'OMI portant le numéro de vente IMO-651E.

- 7) Les Parties au Protocole de 1997 s'engagent à faire en sorte que les autorités compétentes désignées par elles :
- a) tiennent un registre des fournisseurs locaux de fuel-oil;
  - b) exigent des fournisseurs locaux qu'ils établissent la note de livraison de soutes et fournissent un échantillon conformément aux prescriptions de la présente règle, le fournisseur du fuel-oil attestant que le fuel-oil satisfait aux prescriptions des règles 14 et 18 de la présente Annexe;
  - c) exigent des fournisseurs locaux qu'ils conservent une copie de la note de livraison de soutes pendant trois ans au moins aux fins d'inspection et de vérification par l'État du port, si nécessaire;
  - d) prennent des mesures appropriées à l'encontre des fournisseurs de fuel-oil qui s'avèrent avoir livré du fuel-oil qui n'est pas conforme aux indications de la note de livraison de soutes;
  - e) informent l'Administration de tout cas où un navire a reçu du fuel-oil qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions de la règle 14 ou de la règle 18; et
  - f) informent l'Organisation, pour communication aux Parties au Protocole de 1997, de tous les cas où des fournisseurs de fuel-oil n'ont pas satisfait aux prescriptions spécifiées dans la règle 14 ou la règle 18 de la présente Annexe.
- 8) Dans le contexte des inspections des navires par l'État du port qui sont effectuées par des Parties au Protocole de 1997, les Parties s'engagent en outre à :
- a) informer la Partie ou la non-Partie sous la juridiction de laquelle la note de livraison de soutes a été délivrée des cas de livraison de fuel-oil ne satisfaisant pas aux prescriptions, en fournissant tous les renseignements pertinents; et
  - b) s'assurer que les mesures correctives nécessaires sont prises pour rendre conforme le fuel-oil qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions.

## Règle 19

### *Prescriptions applicables aux plates-formes et installations de forage*

- 1) Sous réserve des dispositions des paragraphes 2) et 3) de la présente règle, les installations de forage et plates-formes fixes ou flottantes doivent satisfaire aux prescriptions de la présente Annexe.
- 2) Les émissions qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des ressources minérales

du fond des mers sont, conformément à l'article 2 3) b) ii) de la présente Convention, exemptées de l'application des dispositions de la présente Annexe. Ces émissions comprennent les émissions suivantes :

- a) les émissions provenant de l'incinération de substances qui résultent uniquement et directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers, y compris, sans que cette liste soit limitative, la combustion en torchères d'hydrocarbures et l'incinération de débris de forage, boues et/ou fluides stimulateurs durant les opérations d'achèvement et d'essai des puits et la combustion en torchères résultant de conditions de refoulement;
  - b) les dégagements de gaz et de composés volatils entraînés dans les fluides de forage et les débris de forage;
  - c) les émissions liées uniquement et directement au traitement, à la manutention ou au stockage de minéraux du fond des mers; et
  - d) les émissions provenant de moteurs diesel qui servent uniquement à l'exploration, à l'exploitation et au traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers.
- 3) Les prescriptions de la règle 18 de la présente Annexe ne s'appliquent pas à l'utilisation des hydrocarbures qui sont produits puis utilisés sur place comme combustible, avec l'approbation de l'Administration.

CONVENTION POUR LA REPRESSION  
D'ACTES ILLICITES CONTRE LA SECURITE DE  
LA NAVIGATION MARITIME ET SON  
PROTOCOLE POUR LA REPRESSION D'ACTES  
ILLICITES CONTRE LA SECURITE DES  
PLATES-FORMES FIXES SITUÉES SUR LE  
PLATEAU CONTINENTAL

# CONVENTION POUR LA REPRESSION D'ACTES ILLICITES CONTRE LA SECURITE DE LA NAVIGATION MARITIME

Les Etats Parties à la présente Convention,

AYANT PRESENTS A L'ESPRIT les buts et principes de la Charte des Nations Unies concernant le maintien de la paix et de la sécurité internationales et le développement de relations amicales et de la coopération entre les Etats,

RECONNAISSANT en particulier que chacun a droit à la vie, à la liberté et à la sécurité de sa personne, ainsi qu'il est prévu dans la Déclaration universelle des droits de l'homme et dans le Pacte international relatif aux droits civils et politiques,

PROFONDEMENT PREOCCUPES par l'escalade, dans le monde entier, des actes de terrorisme, sous toutes ses formes, qui mettent en danger ou anéantissent des vies humaines innocentes, compromettent les libertés fondamentales et portent gravement atteinte à la dignité des personnes,

CONSIDERANT que les actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services maritimes et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de la navigation maritime,

CONSIDERANT que de tels actes préoccupent gravement la communauté internationale dans son ensemble,

CONVAINCUS de l'urgente nécessité de développer une coopération internationale entre les Etats en ce qui concerne l'élaboration et l'adoption de mesures efficaces et pratiques destinées à prévenir tous les actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime, et à poursuivre et punir leurs auteurs,

RAPPELANT la résolution 40/61 de l'Assemblée générale des Nations Unies du 9 décembre 1985, par laquelle il est notamment «demandé instamment à tous les Etats, unilatéralement et en collaboration avec les autres Etats, ainsi qu'aux organes compétents de l'Organisation des Nations Unies, de contribuer à l'élimination progressive des causes sous-jacentes du terrorisme international et de prêter une attention spéciale à toutes les situations – notamment le colonialisme, le racisme, les situations qui révèlent des

violations massives et flagrantes des droits de l'homme et des libertés fondamentales et celles qui sont liées à l'occupation étrangère – qui pourraient susciter des actes de terrorisme international et compromettre la paix et la sécurité internationales»,

RAPPELANT EN OUTRE que la résolution 40/61 «condamne sans équivoque comme criminels tous les actes, méthodes et pratiques de terrorisme, où qu'ils se produisent et quels qu'en soient les auteurs, notamment ceux qui compromettent les relations amicales entre les Etats et la sécurité de ceux-ci»,

RAPPELANT EGALEMENT que, par la résolution 40/61, l'Organisation maritime internationale était invitée à «étudier le problème du terrorisme exercé à bord de navires ou contre des navires, en vue de formuler des recommandations sur les mesures qu'il y aurait lieu de prendre»,

AYANT PRESENTE A L'ESPRIT la résolution A.584(14), en date du 20 novembre 1985, de l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale, qui demandait la mise au point de mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages,

NOTANT que les actes de l'équipage qui relèvent de la discipline normale du bord ne sont pas visés par la présente Convention,

AFFIRMANT qu'il est souhaitable de garder à l'étude les règles et normes relatives à la prévention et au contrôle des actes illicites contre les navires et les personnes se trouvant à bord de ces navires, en vue de les mettre à jour selon que de besoin, et, à cet égard, prenant note avec satisfaction des mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages, recommandées par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale,

AFFIRMANT EN OUTRE que les questions qui ne sont pas réglementées par la présente Convention continueront d'être régies par les règles et principes du droit international général,

RECONNAISSANT la nécessité pour tous les Etats, dans la lutte contre les actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, de respecter strictement les règles et principes du droit international général,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

## ARTICLE PREMIER

Aux fins de la présente Convention, *navire* désigne un bâtiment de mer de quelque type que ce soit qui n'est pas attaché en permanence au fond de la mer et englobe les engins à portance dynamique, les engins submersibles et tous les autres engins flottants.

## ARTICLE 2

1 La présente Convention ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre; ou
- b) aux navires appartenant à un Etat ou exploités par un Etat lorsqu'ils sont utilisés comme navires de guerre auxiliaires ou à des fins de douane ou de police; ou
- c) aux navires qui ont été retirés de la navigation ou désarmés.

2 Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux immunités dont jouissent les navires de guerre et les autres navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales.

## ARTICLE 3

1 Commet une infraction pénale toute personne qui illicitement et intentionnellement :

- a) s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence; ou
- b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou
- c) détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou
- d) place ou fait placer sur un navire, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire le navire ou à

causer au navire ou à sa cargaison des dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou

- e) détruit ou endommage gravement des installations ou services de navigation maritime ou en perturbe gravement le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire; ou
  - f) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité de la navigation d'un navire; ou
  - g) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions prévues aux alinéas a) à f), que celle-ci ait été commise ou tentée.
- 2 Commet également une infraction pénale toute personne qui :
- a) tente de commettre l'une des infractions prévues au paragraphe 1; ou
  - b) incite une autre personne à commettre l'une des infractions prévues au paragraphe 1, si l'infraction est effectivement commise, ou est de toute autre manière le complice de la personne qui commet une telle infraction; ou
  - c) menace de commettre l'une quelconque des infractions prévues aux alinéas b), c) et e) du paragraphe 1, si cette menace est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire en question, ladite menace étant ou non assortie, selon la législation nationale, d'une condition visant à contraindre une personne physique ou morale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque.

#### ARTICLE 4

1 La présente Convention s'applique si le navire navigue ou si, d'après son plan de route, il doit naviguer dans des eaux, à travers des eaux ou en provenance d'eaux situées au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un seul Etat, ou des limites latérales de sa mer territoriale avec les Etats adjacents.

2 Dans les cas où la Convention n'est pas applicable conformément au paragraphe 1, ses dispositions sont toutefois applicables si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat Partie autre que l'Etat visé au paragraphe 1.

## ARTICLE 5

Tout Etat Partie réprime les infractions prévues à l'article 3 par des peines appropriées qui prennent en considération la nature grave de ces infractions.

## ARTICLE 6

1 Tout Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'article 3 quand l'infraction est commise :

- a) à l'encontre ou à bord d'un navire battant, au moment de la perpétration de l'infraction, le pavillon de cet Etat; ou
- b) sur le territoire de cet Etat, y compris sa mer territoriale; ou
- c) par un ressortissant de cet Etat.

2 Un Etat Partie peut également établir sa compétence aux fins de connaître de l'une quelconque de ces infractions :

- a) lorsqu'elle est commise par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans cet Etat; ou
- b) lorsque, au cours de sa perpétration, un ressortissant de cet Etat est retenu, menacé, blessé ou tué; ou
- c) lorsqu'elle est commise dans le but de contraindre cet Etat à accomplir un acte quelconque ou à s'en abstenir.

3 Tout Etat Partie qui a établi sa compétence pour les cas visés au paragraphe 2 le notifie au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (dénommé ci-après *le Secrétaire général*). Si ledit Etat Partie abroge ensuite cette législation, il le notifie au Secrétaire général.

4 Tout Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'article 3 dans les cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas vers l'un quelconque des Etats Parties qui ont établi leur compétence conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5 La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément à la législation nationale.

## ARTICLE 7

1 S'il estime que les circonstances le justifient et conformément à sa législation, tout Etat Partie sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

2 Ledit Etat procède immédiatement à une enquête à titre préliminaire en vue d'établir les faits, conformément à sa propre législation.

3 Toute personne à l'égard de laquelle sont prises les mesures visées au paragraphe 1 du présent article est en droit :

a) de communiquer sans retard avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité ou qui est autrement habilité à établir cette communication ou, s'il s'agit d'une personne apatride, de l'Etat sur le territoire duquel elle a sa résidence habituelle;

b) de recevoir la visite d'un représentant de cet Etat.

4 Les droits visés au paragraphe 3 s'exercent dans le cadre des lois et règlements de l'Etat sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction, étant entendu toutefois que ces lois et règlements doivent permettre la pleine réalisation des fins pour lesquelles les droits sont accordés en vertu du paragraphe 3.

5 Lorsqu'un Etat Partie a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, les Etats qui ont établi leur compétence conformément au paragraphe 1 de l'article 6 et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête à titre préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

## ARTICLE 8

1 Le capitaine d'un navire d'un Etat Partie (*l'Etat du pavillon*) peut remettre aux autorités de tout autre Etat Partie (*l'Etat destinataire*) toute personne dont il a de sérieuses raisons de croire qu'elle a commis l'une des infractions prévues à l'article 3.

2 L'Etat du pavillon veille à ce que le capitaine de son navire soit tenu, lorsque cela est possible dans la pratique et si possible avant d'entrer dans la mer territoriale de l'Etat destinataire avec à son bord toute personne qu'il se propose de remettre conformément aux dispositions du paragraphe 1, de notifier aux autorités de l'Etat destinataire son intention de remettre cette personne et les raisons qui motivent cette décision.

3 L'Etat destinataire accepte la remise de ladite personne, sauf s'il a des raisons de croire que la Convention ne s'applique pas aux faits qui motivent la remise, et agit conformément aux dispositions de l'article 7. Tout refus de recevoir une personne doit être motivé.

4 L'Etat du pavillon veille à ce que le capitaine de son navire soit tenu de communiquer aux autorités de l'Etat destinataire les éléments de preuve ayant trait à l'infraction présumée qui sont en sa possession.

5 Un Etat destinataire qui a accepté la remise d'une personne conformément aux dispositions du paragraphe 3 peut à son tour demander à l'Etat du pavillon d'accepter la remise de cette personne. L'Etat du pavillon examine une telle demande et, s'il y donne suite, agit conformément aux dispositions de l'article 7. Si l'Etat du pavillon rejette une demande, il communique à l'Etat destinataire les raisons qui motivent cette décision.

## ARTICLE 9

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte de quelque façon que ce soit les règles du droit international concernant l'exercice de la compétence des Etats en matière d'enquête ou d'exécution à bord des navires qui ne battent pas leur pavillon.

## ARTICLE 10

1 L'Etat Partie sur le territoire duquel l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert est tenu, dans les cas où l'article 6 s'applique, s'il ne l'extrade pas, de soumettre l'affaire, sans retard et sans aucune exception, que l'infraction ait été ou non commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale selon une procédure conforme à la législation de cet Etat. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute autre infraction de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.

2 Toute personne contre laquelle une procédure est engagée en raison d'une des infractions prévues à l'article 3 jouit de la garantie d'un traitement équitable à tous les stades de la procédure, y compris la jouissance de tous les droits et garanties prévus pour une telle procédure par les lois de l'Etat sur le territoire duquel elle se trouve.

## ARTICLE 11

1 Les infractions prévues à l'article 3 sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats Parties. Les Etats Parties s'engagent à comprendre ces infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

2 Si un Etat Partie qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat Partie avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, l'Etat Partie requis a la latitude de considérer la présente Convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne les infractions prévues à l'article 3. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat Partie requis.

3 Les Etats Parties qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent les infractions prévues à l'article 3 comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

4 Si nécessaire, entre Etats Parties, les infractions prévues à l'article 3 sont considérées aux fins d'extradition comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration qu'en un lieu relevant de la juridiction de l'Etat Partie qui demande l'extradition.

5 Un Etat Partie qui reçoit plus d'une demande d'extradition émanant d'Etats qui ont établi leur compétence conformément aux dispositions de l'article 7\* et qui décide de ne pas engager de poursuites tient dûment compte, lorsqu'il choisit l'Etat vers lequel l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction doit être extradé, des intérêts et responsabilités de l'Etat Partie dont le navire battait le pavillon au moment de la perpétration de l'infraction.

6 Lorsqu'il examine une demande d'extradition soumise en vertu de la présente Convention au sujet de l'auteur présumé d'une infraction, l'Etat

---

\* Note du Secrétariat : Il s'agit en fait de l'article 6.

requis tient dûment compte de la question de savoir si cette personne peut exercer ses droits, tels que prévus au paragraphe 3 de l'article 7, dans l'Etat requérant.

7 S'agissant des infractions définies dans la présente Convention, les dispositions de tous les traités et accords d'extradition conclus entre Etats Parties sont modifiées entre Etats Parties dans la mesure où elles sont incompatibles avec la présente Convention.

## ARTICLE 12

1 Les Etats Parties s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions prévues à l'article 3, y compris pour l'obtention des éléments de preuve dont ils disposent et qui sont nécessaires aux fins de la procédure.

2 Les Etats Parties s'acquittent de leurs obligations en vertu du paragraphe 1 en conformité avec tout traité d'entraide judiciaire qui peut exister entre eux. En l'absence d'un tel traité, les Etats Parties s'accordent cette entraide en conformité avec leur législation nationale.

## ARTICLE 13

1 Les Etats Parties collaborent à la prévention des infractions prévues à l'article 3, notamment :

- a) en prenant toutes les mesures possibles afin de prévenir la préparation, sur leurs territoires respectifs, des infractions destinées à être commises à l'intérieur ou en dehors de leurs territoires;
- b) en échangeant des renseignements en conformité avec les dispositions de leur législation nationale et en coordonnant les mesures administratives et autres prises, le cas échéant, afin de prévenir la perpétration des infractions prévues à l'article 3.

2 Lorsque le voyage d'un navire a été retardé ou interrompu, du fait de la perpétration d'une infraction prévue à l'article 3, tout Etat Partie sur le territoire duquel se trouvent le navire, les passagers ou l'équipage, doit faire tout son possible pour éviter que le navire, ses passagers, son équipage ou sa cargaison ne soient indûment retenus ou retardés.

## ARTICLE 14

Tout Etat Partie qui a lieu de croire qu'une infraction prévue à l'article 3 sera commise fournit, conformément à sa législation nationale, aussi rapidement que possible, tous renseignements utiles en sa possession aux Etats qui, à son avis, seraient les Etats ayant établi leur compétence conformément à l'article 6.

## ARTICLE 15

1 Tout Etat Partie communique aussi rapidement que possible au Secrétaire général, conformément à sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs :

- a) aux circonstances de l'infraction;
- b) aux mesures prises en application du paragraphe 2 de l'article 13;
- c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et, en particulier, au résultat de toute procédure d'extradition ou autre procédure judiciaire.

2 L'Etat Partie dans lequel une action pénale a été engagée contre l'auteur présumé de l'infraction en communique, conformément à sa législation nationale, le résultat définitif au Secrétaire général.

3 Les renseignements communiqués conformément aux paragraphes 1 et 2 sont transmis par le Secrétaire général à tous les Etats Parties, aux Membres de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée *l'Organisation*), aux autres Etats concernés et aux organisations intergouvernementales internationales appropriées.

## ARTICLE 16

1 Tout différend entre des Etats Parties concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation dans un délai raisonnable est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2 Tout Etat peut, au moment où il signe, ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'une quelconque ou par toutes les dispositions du paragraphe 1. Les autres Etats Parties ne sont pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat Partie qui a formulé une telle réserve.

3 Tout Etat qui a formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe 2 peut à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général.

## ARTICLE 17

1 La présente Convention est ouverte le 10 mars 1988 à Rome à la signature des Etats participant à la Conférence internationale sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et du 14 mars 1988 au 9 mars 1989 au Siège de l'Organisation à la signature de tous les Etats. Elle reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2 Les Etats peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par :

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) adhésion.

3 La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

## ARTICLE 18

1 La présente Convention entre en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date à laquelle quinze Etats ont, soit signé la Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2 Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet quatre-vingt-dix jours après la date du dépôt.

## ARTICLE 19

1 La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment après l'expiration d'une période de un an à compter de la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur à l'égard de cet Etat.

2 La dénonciation s'effectue au moyen du dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.

3 La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de tout délai plus long énoncé dans cet instrument.

## ARTICLE 20

1 Une conférence peut être convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier la présente Convention.

2 Le Secrétaire général convoque une conférence des Etats Parties à la présente Convention pour réviser ou modifier la Convention, à la demande d'un tiers des Etats Parties ou de dix Etats Parties, si ce dernier chiffre est plus élevé.

3 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer à la Convention telle que modifiée.

## ARTICLE 21

1 La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2 Le Secrétaire général :

- a) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré ainsi que tous les Membres de l'Organisation :
  - i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;
  - ii) de la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention;
  - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
  - iv) de la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de la présente Convention;
- b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

3 Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, une copie certifiée conforme en est transmise par le Dépositaire au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistrée et publiée conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

## ARTICLE 22

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention\*.

FAIT A ROME ce dix mars mil neuf cent quatre-vingt-huit.

---

\* La liste des signatures n'est pas reproduite.

## **PROTOCOLE POUR LA REPRESSION D'ACTES ILLICITES CONTRE LA SECURITE DES PLATES-FORMES FIXES SITUEES SUR LE PLATEAU CONTINENTAL**

Les Etats Parties au présent Protocole,

ETANT PARTIES à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime,

RECONNAISSANT que les raisons pour lesquelles la Convention a été élaborée s'appliquent également aux plates-formes fixes situées sur le plateau continental,

TENANT COMPTE des dispositions de ladite Convention,

AFFIRMANT que les questions qui ne sont pas réglementées par le présent Protocole continueront d'être régies par les règles et principes du droit international général,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

### **ARTICLE PREMIER**

1 Les dispositions des articles 5 et 7 et celles des articles 10 à 16 de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime\* (ci-après dénommée *la Convention*) s'appliquent également *mutatis mutandis* aux infractions prévues à l'article 2 du présent Protocole lorsque ces infractions sont commises à bord ou à l'encontre de plates-formes fixes situées sur le plateau continental.

2 Dans les cas où le présent Protocole n'est pas applicable conformément au paragraphe 1, ses dispositions sont toutefois applicables si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat Partie autre que l'Etat dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale duquel la plate-forme fixe est située.

---

\* Se reporter aux pages 11, 12 et 13 à 16.

3 Aux fins du présent Protocole, *plate-forme fixe* désigne une île artificielle, une installation ou un ouvrage attaché en permanence au fond de la mer aux fins de l'exploration ou de l'exploitation de ressources ou à d'autres fins économiques.

## ARTICLE 2

1 Commet une infraction pénale toute personne qui illicitement et intentionnellement :

- a) s'empare d'une plate-forme fixe ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence; ou
- b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'une plate-forme fixe, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la plate-forme; ou
- c) détruit une plate-forme fixe ou lui cause des dommages qui sont de nature à compromettre sa sécurité; ou
- d) place ou fait placer sur une plate-forme fixe, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire la plate-forme fixe ou de nature à compromettre sa sécurité; ou
- e) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions prévues aux alinéas a) à d), que celle-ci ait été commise ou tentée.

2 Commet également une infraction pénale toute personne qui :

- a) tente de commettre l'une des infractions prévues au paragraphe 1; ou
- b) incite une autre personne à commettre l'une de ces infractions, si l'infraction est effectivement commise, ou est de toute autre manière le complice de la personne qui commet une telle infraction; ou
- c) menace de commettre l'une quelconque des infractions prévues aux alinéas b) et c) du paragraphe 1, si cette menace est de nature à compromettre la sécurité de la plate-forme fixe, ladite menace étant ou non assortie, selon la législation nationale, d'une condition visant à contraindre une personne physique ou morale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque.

### ARTICLE 3

1 Tout Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'article 2 quand l'infraction est commise :

- a) à l'encontre ou à bord d'une plate-forme fixe alors qu'elle se trouve sur le plateau continental de cet Etat; ou
- b) par un ressortissant de cet Etat.

2 Un Etat Partie peut également établir sa compétence aux fins de connaître de l'une quelconque de ces infractions :

- a) lorsqu'elle est commise par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans cet Etat;
- b) lorsque, au cours de sa perpétration, un ressortissant de cet Etat est retenu, menacé, blessé ou tué; ou
- c) lorsqu'elle est commise dans le but de contraindre cet Etat à accomplir un acte quelconque ou à s'en abstenir.

3 Tout Etat Partie qui a établi sa compétence pour les cas visés au paragraphe 2 le notifie au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (dénommé ci-après *le Secrétaire général*). Si ledit Etat Partie abroge ensuite cette législation, il le notifie au Secrétaire général.

4 Tout Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'article 2 dans les cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas vers l'un quelconque des Etats Parties qui ont établi leur compétence conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5 Le présent Protocole n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément à la législation nationale.

### ARTICLE 4

Aucune disposition du présent Protocole n'affecte de quelque façon que ce soit les règles du droit international concernant les plates-formes fixes situées sur le plateau continental.

## ARTICLE 5

1 Le présent Protocole est ouvert le 10 mars 1988 à Rome et, du 14 mars 1988 au 9 mars 1989, au Siège de l'Organisation maritime internationale (dénommée ci-après *l'Organisation*), à la signature de tout Etat qui a signé la Convention. Il reste ensuite ouvert à l'adhésion.

2 Les Etats peuvent exprimer leur consentement à être liés par le présent Protocole par :

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) adhésion.

3 La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

4 Seul un Etat qui a signé la Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou qui a ratifié, accepté, approuvé la convention ou y a adhéré, peut devenir Partie au présent Protocole.

## ARTICLE 6

1 Le présent Protocole entre en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date à laquelle trois Etats ont, soit signé le Protocole sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion. Toutefois, le présent Protocole ne peut entrer en vigueur avant l'entrée en vigueur de la Convention.

2 Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation du présent Protocole ou d'adhésion à celui-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet quatre-vingt-dix jours après la date du dépôt.

## ARTICLE 7

- 1 Le présent Protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment après l'expiration d'une période de un an à compter de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur à l'égard de cet Etat.
- 2 La dénonciation s'effectue au moyen du dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.
- 3 La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de tout délai plus long énoncé dans cet instrument.
- 4 Une dénonciation de la Convention par un Etat Partie est réputée être une dénonciation du présent Protocole par cette Partie.

## ARTICLE 8

- 1 Une conférence peut être convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier le présent Protocole.
- 2 Le Secrétaire général convoque une conférence des Etats Parties au présent Protocole pour réviser ou modifier le Protocole, à la demande d'un tiers des Etats Parties ou de cinq Etats Parties, si ce dernier chiffre est plus élevé.
- 3 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole est réputé s'appliquer au Protocole tel que modifié.

## ARTICLE 9

- 1 Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général.
- 2 Le Secrétaire général :
  - a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré ainsi que tous les Membres de l'Organisation :

- i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;
  - ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
  - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
  - iv) de la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu du présent Protocole ou de la Convention, concernant le présent Protocole;
- b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats qui l'ont signé ou qui y ont adhéré.

3 Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, une copie certifiée conforme en est transmise par le Dépositaire au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistrée et publiée conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

#### ARTICLE 10

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole\*.

FAIT A ROME ce dix mars mil neuf cent quatre-vingt-huit.

---

\* La liste des signatures n'est pas reproduite.