

COMITE DES TRANSPORTS MARITIMES

Déclaration du Comité des transports maritimes de l'OCDE sur la navigation sous-normes

Préambule

Le Comité des transports maritimes (CTM) considère que les navires sous-normes¹ présentent un risque supérieur à la normale d'être impliqués dans de graves accidents, très coûteux pour la collectivité, notamment en termes de pertes de vies humaines et de dommages pour l'environnement. Il s'agit là d'une situation qui ne devrait pas être tolérée ni par les autorités publiques, ni par les armateurs, ni par les chargeurs, ni par le secteur des transports maritimes en général.

Le CTM reconnaît que l'Organisation maritime internationale (OMI) est compétente au premier chef pour ce qui touche à la réglementation des transports maritimes liés aux échanges internationaux, sous l'angle de la sécurité maritime, de l'efficacité de la navigation, et de la prévention et du contrôle de la pollution marine due aux navires, mais il considère que les gouvernements, les organisations internationales et les autres acteurs du secteur des transports maritimes peuvent beaucoup contribuer à limiter l'ampleur du phénomène de la navigation sous-normes. Il s'agit là d'une responsabilité collective qui exige le concours de tous.

Le Comité des transports maritimes invite donc instamment tous les Etats du port et Etats du pavillon, les armateurs, les exploitants de navires, les compagnies maritimes, les chargeurs et autres acteurs maritimes à avoir une approche efficace et responsable de la navigation sous-normes, de manière à ce qu'il devienne très difficile, voire totalement impossible, pour des exploitants sans scrupules de proposer des navires sous-normes et pour des affréteurs et des chargeurs sans scrupules ou crédules d'utiliser de tels navires.

Pour contribuer à atteindre cet objectif, le Comité des transports maritimes et ses Etats membres ont approuvé la présente Déclaration pour manifester l'importance qu'ils attachent à la campagne visant à éliminer la navigation sous-normes et indiquer les actions que le Comité et ses Etats membres mèneront dans ce but.

Le CTM invite aussi tous les Etats non membres de l'OCDE qui partagent les mêmes préoccupations à s'associer à la présente Déclaration afin de montrer clairement aux exploitants et aux utilisateurs de navires sous-normes le poids de l'opinion internationale qui est liguée contre eux.

C'est donc avec détermination que le Comité des transports maritimes et ses Etats membres approuvent les actions indiquées ci-après qui définissent leur attitude à l'égard de la navigation sous-normes.

1. Au sens de la présente Déclaration, « un navire sous-normes » est un navire qui, de par son état matériel, son mode d'exploitation ou le comportement de son équipage, ne satisfait pas aux normes de base de navigabilité, de sorte qu'il constitue une menace pour la vie humaine et/ou l'environnement. La non-conformité d'un navire aux réglementations figurant dans les conventions maritimes internationales établie au terme d'une inspection correctement menée par un Etat du port ou un Etat du pavillon constituerait la preuve qu'il est impropre à la navigation.



Etats du pavillon

- Les Etats du pavillon sont responsables au premier chef de l'identification des navires sous-normes et du traitement à leur appliquer ; ils doivent donc prendre des mesures efficaces pour s'assurer que ces navires ne pourront pas naviguer tant qu'ils ne respecteront pas les conventions maritimes internationales. Les Etats du pavillon ne devraient pas accepter d'immatriculer de nouveaux navires sans s'être assurés qu'ils satisfont à toutes les obligations internationales applicables.
- Le Comité note le grand nombre de conventions maritimes internationales qui, si elles étaient effectivement appliquées, permettraient de régler le problème de la navigation sous-normes. Mais il est aussi très inquiet de constater que, de toute évidence, ces conventions sont souvent appliquées de manière inefficace ou incohérente, et c'est pourquoi il invite instamment tous les Etats du pavillon à veiller à ce que ces conventions soient effectivement appliquées sur leur territoire.
- Les membres du CTM appuient les efforts déployés par l'OMI pour renforcer la mise en œuvre des règles et des normes internationales, notamment les mesures qu'elle prend pour évaluer les performances des contrôles exercés par l'Etat du pavillon.
- Les membres du CTM appuient aussi les propositions visant à envisager d'élargir la portée de la charte de l'OMI afin de lui donner la capacité d'examiner activement les performances des Etats du pavillon, ainsi que les moyens d'imposer le respect des normes obligatoires.

Etats du Port

- Les Etats du port peuvent jouer un rôle efficace d'identification des navires sous-normes et ils sont encouragés à informer les Etats du pavillon concernés et à échanger librement entre eux tous les renseignements disponibles. Les Etats du port devraient aussi veiller à ce que les règles et les normes acceptées au niveau international soient appliquées de manière rigoureuse et uniforme sur leur territoire. De leur côté, les membres du CTM s'emploieront activement, dans d'autres cadres, comme les différents Mémoires d'entente sur le contrôle par l'Etat du port et Accords régionaux, à encourager la diffusion d'une culture de la sécurité et la prise de conscience des impératifs de protection de l'environnement dans un aussi grand nombre de contextes que possible.
- Sans exercer de discriminations de droit ou de fait à l'encontre des navires d'aucun Etat, les Etats du port devraient appliquer des sanctions (y compris l'immobilisation des navires) et des pénalités financières suffisantes pour avoir un effet dissuasif sur les exploitants et les utilisateurs de navires sous-normes.

Sociétés de classification

- Les sociétés de classification jouent un rôle extrêmement important dans le processus et doivent accomplir leur tâche avec efficacité et une grande diligence. Ces sociétés devraient veiller à faire respecter leurs propres critères. Cela vaut, en particulier, pour les sociétés adhérentes à l'Association internationale des sociétés de classification (IACS), qui pourraient définir la norme de référence au regard de laquelle les performances des autres sociétés pourraient être mesurées. Les membres du CTM encouragent toutes les sociétés de classification à adopter une politique cohérente et uniforme en matière d'inspection des navires.



- Si les statistiques d'accidents maritimes et d'immobilisation de navires montrent que certaines sociétés de classification sont incapables de faire respecter des normes suffisamment élevées, les membres du CTM envisageront d'établir, de tenir à jour et de rendre publique une liste des sociétés qui n'appliquent pas des normes correctes.
- Les pays Membres du CTM envisageront, par ailleurs, la possibilité de mettre en place une procédure internationale d'agrément, éventuellement gérée par l'OMI, en vue de s'assurer que les sociétés de classification s'acquittent convenablement de leur rôle.

Assurance maritime

- Le secteur des assurances offre un filet de sécurité financier indispensable aux entreprises commerciales. Dans le même temps (et il s'agit probablement d'une conséquence non voulue), il apporte aussi une garantie très efficace aux navires sous-normes en permettant de répartir les risques sur de nombreux acteurs de la chaîne des transports et, en dernier lieu, sur les consommateurs. Le secteur des assurances devrait donc identifier et cibler les prestataires et les utilisateurs de navires sous-normes et envisager de refuser de les assurer tant qu'il n'aura pas été remédié aux défauts qui rendent ces navires dangereux.
- Afin d'appuyer cette mesure, les membres du CTM entreprendront, avec le concours du secteur des assurances, une étude du système international d'assurance maritime en vue de déterminer s'il serait possible, sans léser pour autant les intérêts des victimes potentielles, de fermer l'accès à l'assurance pour les navires sous-normes, tout en préservant la nécessaire couverture des risques pour le reste du secteur.
- Par ailleurs, les membres du CTM s'emploieront à promouvoir la mise en place de l'assurance obligatoire par l'OMI pour tous les navires, notamment de dispositions visant à empêcher les assureurs de payer les amendes dues par des armateurs poursuivis en justice et reconnus coupables de manquements à la sécurité ou de dommages à l'environnement.

Equipages sous-normes

- Si le Comité des transports maritimes reconnaît qu'il y a manifestement place pour des équipages à faible coût et efficaces, les équipages sous-normes ou dont les conditions de travail ne respectent pas les normes ne devraient pas être tolérés. Le CTM appuie donc résolument les efforts énergiques déployés par l'OMI pour améliorer la formation et les qualifications des marins, ainsi que la finalité et les principes sur lesquels reposent les conventions maritimes de l'Organisation internationale du travail (OIT), et se félicite de la décision prise récemment par l'OIT de revoir ses instruments maritimes pour en améliorer la pertinence et encourager une plus large ratification.

Incitations et récompenses

- Les dispositifs d'incitation et de récompense peuvent constituer des moyens efficaces d'aider à lutter contre la navigation sous-normes. Le CTM note qu'il existe déjà certains dispositifs de ce genre et que d'autres sont en projet. Les membres du CTM sont tout à fait favorables à l'accélération et au développement des initiatives destinées à récompenser, à l'aide de mesures d'incitation et d'autres mesures, les armateurs et autres acteurs maritimes responsables en vue de favoriser le respect de normes élevées, et destinées à aider les instances de réglementation à lutter contre les navires sous-normes. Ces dispositifs pourraient prévoir, par exemple, l'abaissement des tarifs des sociétés de classification et des primes d'assurance, la réduction de la fréquence et de la durée des inspections menées par les Etats du port, ainsi que, dans la mesure du possible, l'abaissement des redevances portuaires.



- Les membres du CTM s'emploieront avec le secteur des transports maritimes à préciser la notion d'incitation en faveur des armateurs et autres acteurs maritimes responsables, afin de les encourager à respecter des normes adéquates et leur permettre de mieux lutter contre la concurrence déloyale des exploitants et des utilisateurs de navires sous-normes.

Information et publicité

- La publicité, bonne et mauvaise, peut être un instrument utile pour lutter contre la navigation sous-normes. Les membres du CTM reconnaissent que de nombreux efforts ont déjà été menés en ce sens, comme l'établissement et la diffusion périodique, sur Internet et dans des publications, de listes blanches, de listes noires et de listes d'immobilisation. Les membres du CTM s'interrogeront sur l'opportunité de regrouper davantage ce genre d'information et de l'afficher sur le site Internet du CTM consacré à la navigation sous-normes. Les Membres du CTM coopéreront à l'utilisation d'EQUASIS et à l'enrichissement de son contenu.
- Le secteur des transports maritime devrait veiller à éviter l'inflation de réglementations inutiles ou excessives ; il devrait, par contre, faire tout ce qu'il peut pour faciliter une application efficace des réglementations existantes, par exemple en facilitant l'échange de renseignements et l'identification des navires sous-normes, de leurs exploitants et de leurs utilisateurs.
- Par ailleurs, le CTM invite instamment tous ses membres à faire en sorte que leurs administrations maritimes diffusent librement et fréquemment des renseignements sur la navigation sous-normes, notamment par le biais d'EQUASIS.
- Le Comité n'ignore pas que l'identification des personnes impliquées dans l'exploitation ou l'utilisation de navires sous-normes, ou impliquées d'une quelconque autre façon dans la navigation sous-normes, et la diffusion publique d'informations les concernant risquent de soulever des problèmes d'ordre juridique, mais cela ne devrait pas empêcher de recourir de plus en plus à un moyen aussi dissuasif. Les membres du CTM s'emploieront, avec toutes les autres parties intéressées, à résoudre les problèmes qui pourraient découler d'une diffusion et d'une utilisation raisonnables, de bonne foi et dans l'intérêt général, de ce genre d'information.

Aspects juridiques

- Les membres du CTM s'emploieront activement, notamment dans le cadre de l'OMI, à étudier les moyens qui permettraient, au niveau international, de faciliter la preuve de la faute, non seulement pour les armateurs mais aussi pour les affréteurs, les chargeurs, les sociétés de classification et d'autres acteurs, qui auraient tiré délibérément avantage de l'existence de navires sous-normes.

Conclusion

La présente Déclaration manifeste clairement la détermination du Comité des transports maritimes et de ses Etats membres à veiller à ce que l'on continue à accorder un degré élevé de priorité à l'élimination de la navigation sous-normes. Ce phénomène reste extrêmement inquiétant et susceptible d'être à l'origine de coûts considérables de sorte qu'il ne faut, d'aucune manière, relâcher la pression exercée sur ceux qui seraient désireux d'exploiter ou d'utiliser des navires sous-normes.

La Déclaration du CTM montre aussi clairement que le Comité est convaincu que le problème ne pourra être résolu que si le secteur des transports maritimes joue lui-même un rôle majeur en la matière. Toutefois, pour que ces efforts soient couronnés de succès, il faut que les armateurs et les exploitants responsables bénéficient d'incitations suffisantes pour ne pas se trouver désavantagés par leur attitude responsable. Autrement dit, les exploitants et les utilisateurs irresponsables doivent être identifiés et tenus de rendre des comptes, et le système international ne doit pas leur permettre de tirer indûment avantage de leurs agissements. Ceux qui exploitent ou



utilisent des navires sous-normes en infraction avec les règles et les normes acceptées au niveau international devraient en être fortement dissuadés et lourdement pénalisés, et ils ne devraient pas pouvoir ajouter tout simplement les sanctions financières à la liste des risques contre lesquels ils peuvent se couvrir.

Le CTM considère, par ailleurs, que son Plan d'action pour lutter contre la navigation sous-normes adopté en 1998 à l'issue d'une table ronde organisée avec le secteur des transports maritimes, peut encore apporter une utile contribution car il vise à renforcer la participation du secteur maritime et à encourager les échanges effectifs de renseignements entre les différents acteurs maritimes. C'est pourquoi ce Plan d'action continuera à être mis en œuvre à l'appui de la présente Déclaration, mais sera désormais considéré comme une activité à plus long terme, destinée à renforcer progressivement la lutte contre la navigation sous-normes.

L'action du CTM

Plusieurs des actions mentionnées ci-dessus (par exemple, les activités à l'OMI) ne peuvent être entreprises que par les gouvernements membres du CTM. Cependant, dans la droite ligne des indications données dans la présente Déclaration, le Comité lui-même pourra :

- Œuvrer avec le secteur des transports maritimes à la définition des incitations à prévoir en faveur des armateurs et autres acteurs responsables du secteur, en vue de les encourager à respecter les normes voulues et de leur permettre de mieux lutter contre la concurrence déloyale des exploitants et utilisateurs de navires sous-normes.
- Avoir des consultations avec l'OMI sur les formules économiques, juridiques, réglementaires et politiques à explorer en vue d'appuyer les efforts déployés par l'OMI pour mieux faire respecter les conventions maritimes internationales existantes et l'aider à mettre en œuvre des activités nouvelles comme l'assurance obligatoire.
- S'entendre, avec le concours du secteur des transports maritimes, sur un mandat pour la réalisation d'une étude du système international d'assurance maritime en vue de déterminer la possibilité d'empêcher les navires sous-normes de contracter une assurance tout en préservant la nécessaire couverture des risques pour le reste du secteur.
- Examiner la possibilité de regrouper les informations émanant de sources diverses sur les navires sous-normes et de les afficher sur le site Internet du CTM consacré à la navigation sous-normes, afin de dénoncer les exploitants et les utilisateurs de navires sous-normes et, à l'inverse, de promouvoir les armateurs et les autres acteurs responsables du secteur.
- Poursuivre la mise en œuvre des éléments du Plan d'action pour lutter contre la navigation sous-normes adopté en 1998 qui présentent un intérêt pour les différents acteurs du secteur et qui incitent à favoriser des transports maritimes de grande qualité. Cela pourrait conduire à améliorer l'information et, peut-être, à élaborer des codes détaillés des pratiques optimales, dans le but, principalement, de définir des systèmes de référence permettant l'évaluation des différentes entreprises. Ce pourrait être un moyen de faciliter l'identification de celles qui ne satisfont pas aux normes minimales acceptables.