
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Programme des activités sectorielles

**Réunion d'experts sur les conditions
de travail et de vie des gens de mer
à bord des navires immatriculés
sur les registres internationaux**

Document supplémentaire

Genève, 2002



BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL

GENÈVE

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Programme des activités sectorielles

**Document supplémentaire complétant
les rapports I et II soumis aux fins de
discussion à la Réunion d'experts
sur les conditions de travail et de vie
des gens de mer à bord des navires
immatriculés sur les registres
internationaux**

Genève, 2002

Table des matières

	<i>Page</i>
Remerciements	v
1. Introduction.....	1
2. Importance des registres ouverts.....	2
3. Comparaison des registres ouverts et des autres registres.....	3
4. Application de la réglementation	6
5. Conclusions.....	7

Remerciements

Le présent document supplémentaire, qui complète les rapports I et II soumis aux fins de discussion à la Réunion d'experts sur les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires immatriculés sur les registres internationaux, a été établi par Heather Leggate et James McConville, du Centre de gestion des transports internationaux de la London Guildhall University.

1. Introduction

Le présent document vise à tirer certaines conclusions de l'étude globale¹ soumise à la révision et des études de cas sur certains pays² qui ont examiné les conditions de travail des gens de mer résultant de leur emploi à bord des navires immatriculés sur les registres internationaux par rapport au reste du secteur du transport maritime. Il est articulé en cinq sections. La présente introduction décrit brièvement les problèmes de définition et est suivie par une analyse du développement et de l'importance de ces registres à la section 2. Ces deux sections constituent le contexte au regard duquel il convient de lire la comparaison faite à la section 3 entre les conditions de travail des gens de mer relevant des registres ouverts et celles des gens de mer travaillant à bord des navires immatriculés sur les autres registres, comparaison qui exploite largement les réponses au questionnaire du BIT sur les conditions de vie et de travail des gens de mer³. La section 4 concerne l'application des réglementations et la section 5 propose des conclusions.

L'immatriculation des navires dans des pays autres que celui dont leurs propriétaires sont ressortissants a toujours posé un problème de terminologie au secteur, aux juristes et aux universitaires, s'agissant par exemple d'expressions comme «registre ouvert», «pavillon de complaisance», «registre secondaire» et «registre international». Par exemple, la notion de «registre ouvert» a été défini comme suit: «des pays (sic) dont la législation autorise les navires détenus par des personnes ou des sociétés étrangères à battre leur pavillon et facilite effectivement cette possibilité», ce qui tranche par rapport à la pratique des pays maritimes (et de nombreux autres pays) où le droit de battre le pavillon national est soumis à «des conditions strictes et comporte des obligations de vaste portée».

Un rapport antérieur de l'OIT⁴ indique que l'objet premier de ces pavillons est de donner «de la flexibilité à l'exploitation des navires», l'abaissement des coûts étant l'objectif principal. Déjà, en 1970, l'enquête Rochdale sur l'armement maritime mentionnait certaines caractéristiques qui peuvent être attribuées à la plupart des registres ouverts:

- i) le pays du registre autorise les non-citoyens à posséder et/ou à exploiter ses navires marchands;
- ii) l'accès au registre est facile. Habituellement, les navires peuvent être immatriculés dans les consulats étrangers. Chose tout aussi importante, le propriétaire a la faculté d'effectuer des transferts du registre sans restriction;
- iii) les impôts sur le revenu du navire ne sont pas perçus localement, ou alors ils sont faibles. D'ordinaire, les seuls frais sont une taxe d'immatriculation et une taxe

¹ BIT: *Rapport soumis aux fins de discussion à la Réunion d'experts sur les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires immatriculés sur les registres internationaux*, rapport I (Genève, 2002).

² BIT: *Rapport soumis aux fins de discussion à la Réunion d'experts sur les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires immatriculés sur les registres internationaux: études de cas*, rapport II (Genève 2002).

³ BIT: rapport I, *op. cit.*, annexe I.

⁴ BIT: *Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer*, rapport soumis aux fins de discussion à la 29^e session de la Commission paritaire maritime (Genève, 2001).

annuelle fondée sur le tonnage. Parfois aussi, on donne une garantie ou l'on conclut un accord relatif à l'exemption fiscale future;

- iv) le pays de l'immatriculation est une puissance secondaire n'imposant aucune exigence nationale sous quelque circonstance que ce soit pour l'ensemble des navires immatriculés (mais les recettes produites par une taxe très faible appliquée à un fort tonnage *peuvent* avoir un effet substantiel sur le revenu et la balance des paiements des pays);
- v) aucune restriction n'est imposée à l'engagement de non-nationaux comme membres des équipages; et
- vi) le pays de l'immatriculation n'a ni le pouvoir ni les possibilités administratives d'imposer effectivement une quelconque réglementation gouvernementale ou internationale; il n'a par ailleurs ni le désir ni le pouvoir d'imposer un contrôle aux compagnies elles-mêmes.

La participation des armateurs nationaux à la flotte immatriculée sur de nombreux registres ouverts est faible. Le tableau 1 fait apparaître trois groupes nettement distincts: un premier groupe de pays comme le Panama, le Libéria et Vanuatu, où les armateurs nationaux sont totalement absents de leur flotte; un deuxième groupe composé de Chypre, des Bahamas et de Malte, pour lesquels un faible pourcentage du tonnage est détenu par des nationaux; un troisième groupe comprend les pays où le registre a été délibérément conçu comme un «registre secondaire» pour conserver ou attirer le tonnage dont le pavillon est «délocalisé» ailleurs. Dans ce groupe, le pourcentage de la flotte que représentent les nationaux est extrêmement élevé, comme dans le cas du Registre international norvégien (NIS) et du Registre international danois (DIS). Ces «registres secondaires» n'excluent généralement pas les armateurs non nationaux, qui constituent cependant l'exception.

Tableau 1. Pourcentage du tonnage détenu par des nationaux dans les principaux registres secondaires et registres ouverts

Pays du registre	1995 (%)	2000 (%)
Panama	0,0	0,0
Libéria	0,0	0,0
Vanuatu	0,0	0,0
Chypre	2,7	2,1
Bahamas	0,6	0,7
Malte	0,8	0,1
Registre international norvégien (NIS)	89,2	84,5
Registre international danois (DIS)	97,7	98,5

Source: CNUCED: Etude sur les transports maritimes (1995 et 2000).

2. Importance des registres ouverts

Les registres ouverts représentent une forte part de la flotte mondiale, si bien qu'une proportion considérable de la main-d'œuvre maritime du monde entier relève d'eux. Selon l'enquête BIMCO/ISF sur la main-d'œuvre (2000), les registres ouverts représentent quelque 28 pour cent des gens de mer employés dans le monde entier et seulement 4,6 pour cent de l'offre. Il y a peu de liens entre ces gens de mer, ressortissants des pays

fournisseurs de main-d'œuvre, et l'Etat du pavillon. Leur emploi est facilité par leur pays d'origine. Le coût de leur formation n'est pas couvert par les pays à registre ouvert ou par les armateurs concernés mais par les pays fournisseurs de main-d'œuvre et, pour l'essentiel, par les gens de mer eux-mêmes.

Une large majorité des gens de mer d'aujourd'hui sont assimilables à des migrants. Ils viennent de pays où le chômage est élevé et où la création d'emplois constitue une priorité absolue pour le gouvernement. Aux Philippines, par exemple, le Bureau de l'emploi à l'étranger cherche activement à placer les gens de mer, lesquels apportent des devises au pays par des transferts qui sont extrêmement importants pour l'économie des Philippines.

Un rapport du Centre international de recherche sur les gens de mer (SIRC) souligne que nombre de registres ouverts sont, par la force des choses rattachés à des Etats qui n'ont pas ou peu de secteur maritime et qui ne peuvent pas fournir d'équipages pour les navires en utilisant leur pavillon. A la fin des années quatre-vingt-dix, dans les équipages de 1 700 navires naviguant sous 62 pavillons, il n'y avait aucun ressortissant des Bahamas parmi les 898 membres des équipages des navires battant pavillon bahamien, aucun ressortissant du Panama parmi les 1 346 gens de mer travaillant à bord des navires panaméens, aucun ressortissant du Libéria parmi les 1 004 marins naviguant sur les navires libériens. Les registres secondaires ne sont pas fondamentalement différents; ainsi, 13 pour cent des gens de mer à bord des navires NIS sont norvégiens ⁵.

Cette absence de main-d'œuvre maritime nationale sur les navires relevant de registres ouverts a deux conséquences importantes: premièrement, il n'y a pas de dispositions institutionnelles relatives à la protection des gens de mer dans les pays concernés; deuxièmement, contrairement aux travailleurs migrants, les gens de mer étrangers n'ont pas de résidence dans l'Etat où ils travaillent «légalement» et ne disposent donc ni d'une ligne de communication ni d'influence politique dans cet Etat. En bref, les gens de mer employés sur le marché international de la main-d'œuvre ont souvent du mal à faire valoir leurs droits au plan juridique dans l'Etat du pavillon pour diverses raisons, notamment vis-à-vis d'un armateur absent ou en l'absence d'actifs locaux. Même si, juridiquement parlant, ils travaillent dans un pays donné et devraient donc relever de la juridiction de ce pays, ils ne sont pas en mesure de faire appliquer leurs droits. Ainsi, les gens de mer qui travaillent à bord de navires immatriculés sur des registres ouverts ont un accès limité aux institutions et procédures publiques de l'Etat du pavillon susceptibles de leur offrir une protection en cas d'abus ou de risque d'abus. Ils ne peuvent pas non plus participer à la vie politique et ne peuvent guère attendre de protection de la part du représentant de l'Etat du pavillon sous lequel ils naviguent dans les pays tiers. Cette vulnérabilité souligne la nécessité de promouvoir l'adoption de réglementations contraignantes, tant au plan des Etats du pavillon couvrant les gens de mer nationaux et non nationaux qu'au plan international en ce qui concerne les conditions de travail des gens de mer.

3. Comparaison des registres ouverts et des autres registres

La plupart des renseignements sur lesquels se fonde le présent document ont été rassemblés au moyen du questionnaire précité, la majeure partie des réponses ayant été

⁵ T. Lane: *Crewing of the world's merchant ships*, rapport d'une enquête sur la nationalité et l'âge des équipages des navires naviguant sous pavillon national et sous pavillon de complaisance (Seafarers International Research Centre, Cardiff, 1996), p. 28.

fournies par les gouvernements. Cette méthode a permis de rassembler un grand nombre de données descriptives et/ou qualitatives, et non quantitatives.

L'enquête demandait entre autres des informations sur les points suivants: questions générales concernant l'inspection des conditions de vie et de travail; restrictions à l'emploi des gens de mer étrangers; législation et conventions collectives applicables aux nationaux et non-nationaux; conditions d'emploi dans les Etats du pavillon (les questions visant l'embauche, l'âge minimum, les rémunérations, la santé et la sécurité sociale).

L'analyse ci-après se fonde sur les réponses des Bahamas, du Liban, du Libéria, de Malte, des îles Marshall, du Panama et de Vanuatu, ainsi que sur l'étude de cas du Panama.

L'analyse des conditions de vie et de travail des gens de mer dans les sept pays à registre ouvert fait l'objet d'une comparaison avec le reste de l'échantillon de 53 pays et est présentée dans les tableaux ci-après. Lorsque le pourcentage se rapporte à une question, le chiffre indiqué représente les réponses positives.

Tableau 2. Inspection

	Registres ouverts (%)	Autres (%)
L'inspection relève de l'Etat	100	96
Les inspecteurs reçoivent une formation spécifique	14	51
Les plaintes peuvent-elles donner lieu à une inspection?	71	62
Sanctions applicables aux armateurs	100	87

Le tableau 2 indique l'étendue de la responsabilité de l'Etat en matière d'inspection. On peut en déduire que le degré d'acceptation de la responsabilité de l'inspection est plus élevé dans les Etats à registre ouvert. Les procédures relatives aux plaintes et la possibilité qu'elles débouchent sur des inspections apparaissent aussi dans la majorité des réponses fournies par les Etats à registre ouvert, sauf le Liban et le Panama. Par ailleurs, dans tous les Etats à registre ouvert, la réglementation prévoit des sanctions – depuis l'imposition d'amendes jusqu'à la confiscation des navires – pour les armateurs qui n'accordent pas des conditions de vie et de travail satisfaisantes. En ce qui concerne l'inspection des conditions de vie et de travail, seul le Libéria a déclaré fournir une formation spécifique aux inspecteurs.

Tableau 3. Législation et négociation collective

	Registres ouverts (%)	Autres (%)
La législation nationale couvre-t-elle les gens de mer?	57	77
La législation nationale couvre-t-elle les gens de mer non nationaux?	28	60
Les gens de mer sont-ils couverts par des conventions collectives?	43	62

Les questions relatives à la législation nationale ont donné lieu à des réponses moins positives de la part des Etats à registre ouvert. Seulement 57 pour cent d'entre eux ont indiqué qu'ils disposaient une législation nationale couvrant les gens de mer, totalement ou partiellement, contre 77 pour cent pour les autres registres. De surcroît, la législation nationale couvre rarement les non-nationaux, bien que les navires concernés soient beaucoup plus susceptibles d'en compter au sein de leur équipage.

Les conventions collectives couvrant toutes les nationalités sont moins fréquentes dans les pays à registre ouvert: elles existent seulement aux Bahamas, au Panama et aux îles Marshall. Bien que le Panama ait répondu positivement à cette question, le rôle de la négociation collective dans le cadre du décret-loi n° 8 adopté en 1998 est actuellement contesté⁶.

Tableau 4. Embauche

	Registres ouverts (%)	Autres (%)
Age minimum inférieur à 16 ans	29	17
Les non-nationaux peuvent-ils se syndiquer?	43	51
Embauche réglementée par la loi	14	74
Examen médical obligatoire	86	74

Les pays à registre ouvert considèrent que l'embauche ne relève pas de leur domaine, et c'est pourquoi la réglementation y relative est réduite au strict minimum. Par ailleurs, ils restreignent l'adhésion aux syndicats, interdisant aux non-nationaux de devenir membres des syndicats nationaux. Cette faculté n'est accordée qu'aux Bahamas, au Libéria et à Malte.

Tableau 5. Conditions d'emploi

	Registres ouverts (%)	Autres (%)
Existe-t-il un salaire minimum légal?	43	53
Les heures de travail sont-elles réglementées par la loi?	86	75
L'employeur est-il tenu de garantir le rapatriement?	43	66

Peu de registres prévoient un salaire minimum légal – les registres ouverts encore moins que les autres. Cependant, ils sont plus susceptibles de réglementer les heures de travail que le reste de l'échantillon.

Le domaine des «conditions d'emploi» couvre une vaste gamme de questions, dont certaines n'ont pas été incluses dans le présent document en raison de la complexité du sujet et de la diversité des interprétations données dans les réponses. Par exemple, les questions portant sur le nombre d'heures de travail maximum et le nombre d'heures de repos minimum ont produit des réponses concernant la durée normale et la durée incluant les heures supplémentaires. En raison de la diversité des réponses, il n'a pas été possible d'établir une comparaison utile. Pareillement, s'agissant des congés annuels, certaines réponses se réfèrent manifestement aux congés annuels légaux, tandis que d'autres se réfèrent au temps total passé à terre, ce qui, là encore, rend toute comparaison impossible.

Dans les pays à registre ouvert, l'employeur n'est responsable du rapatriement des gens de mer que dans 43 pour cent des cas – Liban, Libéria et Panama. Malgré l'existence d'une réglementation à ce sujet au Panama, des cas d'abandon d'équipage par des armateurs défaillants se sont produits.

Du point de vue législatif, les pays à registre ouvert l'emportent sur les autres, disposant de lois relatives à l'alimentation, au logement, au bien-être et à la prévention des accidents. Tous, hormis le Liban et Vanuatu, ont indiqué l'existence d'une réglementation

⁶ Décret-loi n° 8 de 1998 «tendant à réglementer le travail en mer et sur les voies navigables ainsi que d'autres ressources» (26 fév. 1998).

de ce type. Cependant, en ce qui concerne la sécurité sociale, les pays à registre ouvert ne font état au mieux que de rares dispositions dans le cadre du régime général national et ne disposent pas d'un régime distinct pour les gens de mer.

Tableau 6. Lois relatives à la santé, au bien-être et à la sécurité sociale

	Registres ouverts (%)	Autres (%)
Lois relatives à l'alimentation	71	62
Lois relatives au logement	71	62
Lois relatives au bien-être	71	45
Lois relatives à la prévention des accidents	71	53
La sécurité sociale couvre-t-elle les gens de mer?	57	75
Existe-t-il un régime distinct?	0	15

4. Application de la réglementation

Les évaluations empiriques ci-dessus visent le cadre global des lois et règlements existant dans les pays à registre ouvert par rapport aux pays qui ont d'autres registres. Elles montrent les effets de la structure réglementaire sur les différents types de registres. On peut admettre que cette intervention réglementaire a une valeur considérable pour la main-d'œuvre maritime, car elle prévient les abus et contribue à la création d'un cadre de travail acceptable. La question du degré d'application est donc capitale. Par définition, la présente analyse ne peut déterminer le degré et l'efficacité des règlements ou des procédures visant à les faire respecter. Il faut partir du principe que la vaste majorité des pays ayant d'autres registres disposent d'une administration efficace et font véritablement appliquer leurs lois et règlements sur les navires naviguant sous leur pavillon. Autrement dit, ils agissent dans le cadre traditionnel du droit maritime international exerçant leur juridiction et leur contrôle sur leurs navires.

Si la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fait obligation aux Etats d'exercer une juridiction et un contrôle effectifs sur leurs navires, chaque Etat reste libre d'en déterminer les modalités. Par ailleurs, l'immatriculation confère une nationalité aux navires. Pourtant, aucune restriction n'oblige les Etats à n'immatriculer que les navires dont les propriétaires, les exploitants ou les équipages sont des ressortissants nationaux. Les pays à registre ouvert s'appuient sur leur souveraineté pour immatriculer le tonnage étranger, mais il apparaît qu'ils n'exercent pas pleinement un contrôle effectif sur les navires qui battent leur pavillon. Les navires, étant des actifs mobiles, peuvent passer d'un pavillon à un autre pour échapper à un contrôle indésirable.

L'absence de juridiction et de contrôle effectifs est parfois attribuée à la faible envergure de la flotte. Dans d'autres cas, le but visé est manifestement de rendre le pavillon plus attrayant. L'exemple évident en la matière est l'absence de réglementation et de législation sur le travail ou bien, si une telle réglementation existe, le fait qu'elle n'est guère appliquée. Certains Etats à registre ouvert sont en fait incapables d'exercer leur contrôle sur certaines des questions liées au travail et aux conditions de vie à bord des navires ou ne le souhaitent pas. Au pire, le registre est une simple opération commerciale générant des recettes raisonnables pour le tonnage immatriculé. Certains armateurs voient des avantages à l'immatriculation des navires dans un environnement adapté à leurs besoins, c'est-à-dire exempt de législation et de réglementation, environnement qui peut être considéré comme un régime de quasi-immunité. Comme l'a souligné l'OECE, «lorsqu'une compagnie maritime n'a pas d'actifs dans l'Etat du pavillon et que les propriétaires, les directeurs et les cadres ne sont pas des nationaux, il est inutile de se

tourner vers les tribunaux de ce pays, car ils ne peuvent pas faire respecter leurs décisions. Il est significatif que même les propriétaires des navires immatriculés sur les registres ouverts préfèrent que leurs conflits soient réglés par les tribunaux des pays maritimes traditionnels»⁷. Un marin navigant à bord d'un navire immatriculé sur un registre ouvert pâtira du fait que les litiges, par exemple en cas de violation de son contrat, devront normalement être examinés soit dans le pays d'immatriculation, soit dans un autre pays dont il n'est pas ressortissant, ce qui le pénalise. Le fait que le litige soit effectivement jugé dans le pays d'origine du marin peut aussi jouer à son détriment, ce qui incite l'intéressé à rechercher la juridiction la plus avantageuse.

5. Conclusions

Le débat et l'analyse qui précèdent permettent de souligner certains des aspects essentiels du système des registres ouverts. A la base de ce système, on trouve le principe selon lequel le registre a son identité et ses caractéristiques propres – il n'existe pas deux registres identiques. Les caractéristiques d'un registre sont déterminées par l'autorité de l'Etat concerné et le degré de pouvoir (juridiction et contrôle) qu'il souhaite exercer sur sa flotte. Une analyse comparative montre que, à quelques exceptions près, les pays à registre ouvert sont dotés d'une législation maritime abondante qui met effectivement en œuvre différentes conventions maritimes internationales, surtout celles qui se rapportent aux aspects techniques de la sécurité en mer. Fréquemment, une structure réglementaire aussi élaborée semble insuffisante pour régler certaines questions sociales, particulièrement en ce qui concerne l'application. Cependant, la question se pose de savoir si l'Etat du pavillon a la capacité ou le désir d'intervenir pour faire appliquer sa propre réglementation relative au transport maritime, ce qui risque de faire fuir les navires vers d'autres pavillons. Les grands Etats maritimes à registre ouvert sont pour la plupart des pays en développement dont les capacités administratives sont limitées et qui ont peu de personnel technique. Certains n'ont apparemment pas le niveau minimum de ressources nécessaire pour faire appliquer leurs décisions dans un secteur aussi spécialisé et mobile que le transport maritime international. Malgré ce manque évident de ressources, nombre de gouvernements s'emploient à maintenir ou accroître leur part du secteur, estimant que l'immatriculation des navires est une activité commerciale rentable ou qu'elle constitue un service essentiel faisant partie d'un ensemble de services financiers offshore.

En ce qui concerne les lois relatives à la réglementation et à l'inspection de l'alimentation, du logement, de la prévention des accidents et du bien-être, la plupart des pays à registre ouvert semblent disposer d'un cadre réglementaire comparable à celui des autres registres. Toutefois, certains sont dépourvus des dispositions voulues dans des domaines essentiels. Les inspecteurs des navires ne reçoivent pas de formation spécifique en matière d'inspection des conditions de vie et de travail. Il existe une législation particulière dans 57 pour cent des cas, législation qui couvre rarement les non-nationaux. Les conventions collectives sont beaucoup moins répandues que dans le reste de l'échantillon.

L'embauche est aussi un sujet de préoccupation dans les Etats à registre ouvert, la réglementation en la matière étant fort limitée. Ce point est peut-être plus compréhensible, puisque l'embauche se fait en dehors de leur juridiction. Il existe rarement un salaire minimum légal contrairement aux autres pays. Un tel salaire existe bien au Panama, mais il est très bas – à peine plus de un dollar de l'heure. Dans de nombreux cas, la question de

⁷ Organisation européenne de coopération économique (OECE), Comité des transports maritimes: *Transports maritimes* (Paris, déc. 1954), p. 11.

savoir qui est responsable du rapatriement des gens de mer à la fin du voyage n'est pas clairement déterminée.

Le questionnaire n'abordait pas la question du degré d'application de la réglementation. Les pays à registre ouvert offrent peu d'emplois à leurs propres ressortissants. Les syndicats panaméens affirment que la législation disposant que la préférence devrait être donnée aux nationaux n'est pas appliquée et que le chômage demeure élevé parmi les gens de mer du pays. Par ailleurs, il ressort clairement des discussions que les agences de placement exerçant leurs activités au Panama ne disposent pas toutes de la licence d'exploitation nécessaire. L'application de la réglementation apparaît ici comme un problème manifeste auquel devra s'attaquer la nouvelle Autorité maritime du Panama. Les syndicats, les employeurs et la communauté maritime juge le décret-loi trop général et trop peu normatif: la réglementation a pour fonction de déterminer la manière dont la législation doit être appliquée. Nombre de dispositions détaillées concernant les conditions d'emploi à bord des navires battant pavillon panaméen sont laissées à la discrétion de la compagnie maritime. Dans ce domaine, il y a lieu d'adopter une réglementation plus normative et des mesures d'application effectives en vue d'assurer une protection véritable des gens de mer.

Il semblerait opportun d'étudier davantage les liens existant entre la législation et la pratique et entre la réglementation et les mesures destinées à la faire respecter. Les responsables des Etats à registre ouvert sont apparemment conscients de la nécessité d'établir un cadre législatif souple qui réponde aux besoins de certains armateurs du point de vue de la flexibilité et de l'application des normes internationales. Le débat concernant les registres ouverts devrait donc être axé non seulement sur la réglementation, mais aussi sur sa mise en œuvre et sur les moyens de la faire respecter.

Il est à peine besoin de dire que la volonté des pays d'obtenir le succès en ce domaine doit aller de pair avec le respect des conventions internationales applicables qui ont le soutien de la communauté mondiale des armateurs.