

QUESTIONNAIRE OMI

1. Quelles sont les 3 à 5 principales mesures de protection de la santé humaine et de l'environnement que l'OMI devrait renforcer ?

- Renforcer l'aide aux Etats Côtiers et Etats du port dans l'application des instruments relatifs au rejet des déchets provenant des navires en termes de formation du personnel et de fourniture d'équipement ;
- Encourager et aider les Etats du port à faire face à leurs obligations d'installations de réception portuaires adéquates pour recueillir tous les types de déchets provenant des navires ;
- Encourager les Etats à ratifier le plus rapidement possible l'accord du Cap sur la sécurité des navires de pêche, pour une prise en compte effective des questions environnementales par les armateurs et les marins pêcheurs.

2. Quelle est actuellement le niveau de mise en œuvre des conventions de l'OMI par votre gouvernement ? Où en est la mise en œuvre des règlements internationaux de l'OMI, des normes mondiales, des conventions et des codes (y compris le code IMDG pour réglementer le transport des matières dangereuses) relatif au transport des marchandises dangereuses dans votre pays ?

Les principaux instruments pertinents de l'OMI ont été ratifiés par la Cote d'Ivoire, y compris le code IMDG

Cependant, les conventions les plus récentes telles la Convention Internationale de 2001 sur le Contrôle des Systèmes Antisalissure Nuisibles sur les Navires (Convention AFS, la Convention internationale pour le contrôle (BWMS) et la Convention sur le Travail Maritime de 2006 n'ont pas été ratifiées à ce jour.

La Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont été ratifiées par la Cote d'Ivoire. Cependant, les Protocoles de 1992 de ces deux instruments n'ont encore été ratifiés.

La Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets (Convention sur l'immersion) a été ratifiée.

3. D'après votre expérience, quel sont les principaux obstacles à la ratification et à la mise en œuvre des conventions de l'OMI, notamment la convention sur le fonds d'indemnisation et la Convention sur les hydrocarbures de soute, telle que modifiée, relatives aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ?

Les principaux obstacles à la ratification des instruments pertinents de l'OMI sont liés à :

- ✓ Lourdeur administrative,
- ✓ Absence réelle d'une politique maritime
- ✓ Sur le plan structurel, la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires en charge de l'application des instruments pertinents a été pendant plusieurs années disséminées dans plusieurs ministères qui ne comprennent pas souvent l'importance de la ratification des instruments de l'OMI.

4. Quel type de soutien, y compris les formations, le renforcement des capacités et la coopération technique, recevez-vous de l'OMI pour améliorer cette mise en œuvre ?

La Côte d'Ivoire abrite le Bureau Régional Afrique de l'Ouest Francophone de l'OMI.

A ce titre, elle bénéficie d'un large éventail des projets d'assistance technique sous forme de :

- ✓ Organisation de plusieurs ateliers et séminaires régionaux, internationaux et nationaux organisés directement ou financés par l'OMI
- ✓ Participation de plusieurs fonctionnaires de la DGAMP à des formations internationales, régionales et nationales

Cependant d'autres besoins en renforcement des capacités de certains personnels techniques de la DGAMP restent MARPOL à satisfaire :

Renforcement des capacités des Inspecteurs de la Sécurité des Navires

5. Quelles mesures votre pays a-t-il prise pour faire face aux risques posés par le fioul lourd (HFO) ?

Aucune mesure n'a été prise par la Côte d'Ivoire pour faire face aux risques posés par le Fioul Lourd (HFO)

le Fuel-oil lourd : Conformément à l'annexe VI de MARPOL, les navires étrangers touchant les ports ivoiriens font l'objet d'un contrôle pour vérifier la conformité à ladite annexe :

- Disposer d'un certificat international sur la prévention de la pollution de l'atmosphère (IAPP) ;
- Le taux de soufre ne doit pas excéder les valeurs imposées par la convention ;
- Vérifier que les reçus de soutage sont conservés à bord pendant au moins deux ans.

6. Quels défis votre pays a-t-il dû relever pour mettre en œuvre les recommandations du programme d'audit de l'OMI ?

La Côte d'Ivoire a été le premier pays au monde à subir le Programme d'audit obligatoire de l'OMI. A ce jour, elle s'attèle à mettre en œuvre l'ensemble des recommandations qui ont été formulées par les auditeurs de l'OMI. Les défis majeurs sont la ratification des conventions et leur transposition en textes nationaux.

7. Comment la transparence de l'OMI pourrait-elle être encore améliorée ?

L'OMI devrait être moins influencée par les groupes d'intérêt dans les prises de décisions et accorder plus d'attention aux Etats membres.

8. Quelles mesures votre pays a-t-il adoptées pour lutter contre l'immatriculation frauduleuse des navires ?

La principale mesure prise par la Côte d'Ivoire pour lutter contre l'immatriculation frauduleuse des navires et vérifier l'authenticité des documents fournis par l'armateur et surtout d'exiger le certificat de radiation et de non-hypothèque de la part du pavillon précédent. Mise en place d'un registre.

9. Comment pourrait-on améliorer l'accès gratuit aux instruments et aux documents officiels de l'OMI, comme l'accès au code IMDG ?

Rendre les documents consultables en version électroniques sur le site IMODOCS.

10. Comment l'efficacité des instruments de l'OMI pourrait-elle être encore renforcée ? A cet égard, comment pourrait-on renforcer encore le renforcement des capacités afin d'améliorer l'efficacité des instruments de l'OMI ?

Accorder plus des bourses complètes aux fonctionnaires des administrations maritimes pour leur formation dans les institutions et écoles de formation de l'OMI (WMU, IMLI, IMSSEA).

11 Comment l'OMI pourrait-elle progresser davantage pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des navires et contribuer aux objectifs de l'accord de Paris sur le changement climatique ? Quelles mesures et bonnes pratiques ont été mises œuvre par votre pays pour réduire la pollution atmosphérique associé au transport maritime et pour réglementer les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime international ?

Encourager et emmener les Etats membres à appliquer la Stratégie pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports maritimes adoptée lors de la 72^{ème} session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC 72) de l'OMI, qui s'est déroulée au siège de l'Organisation, à Londres (Royaume-Uni), du 9 au 13 avril 2018.

12. Quelle a été l'expérience de votre pays en matière de voies et de route de circulation, de zone de contrôle des émissions de et de zones maritimes particulièrement sensibles ?

Pas de zone ni de route maritime spécialement déterminée pour le moment

13. Quelles bonnes pratiques, protocoles et mesure de sécurité ont été mis en œuvre en ce qui concerne le transport de matières dangereuses ? quelles mesures, protocoles et bonnes pratiques ont été mise en œuvre pour mettre fin au déversements accidentelles, y compris les déversements d'hydrocarbures, le déversement associé à ces cargaisons non dangereuses, et pour atténuer les impacts en cas d'accident ? Pouvez-vous donner un exemple de recours ou d'indemnisations offert aux victimes de déversement accidentel ?

Au plan national, au-delà des domaines portuaires, aucun contrôle n'est effectué par l'autorité maritime. Cependant au niveau des ports, les autorités portuaires appliquent les mesures relatives au IMDG, conformément à leur règlement des polices portuaires.

14. Quelles normes et mesures de sécurité avez-vous mises en œuvre pour assurer un recyclage durable des navires à tous les niveaux ? Avez-vous une quelconque expérience de la lutte contre la pratique de l'échouage des navires pour le démantèlement lié au transport maritime ?

Le Code Maritime ivoirien donne la prépondérance de la gestion des épaves par l'Autorité Maritime en dehors de la circonscription des domaines portuaires et à l'Autorité Portuaire dans la circonscription des domaines portuaires

Il existe une commission de déclaration d'épaves dans les ports ayant mis en place des procédures :

Tout navire avant son démantèlement doit être déclaré épave par la Commission

-Obligation lorsqu'un navire a coulé dans les ports pour le propriétaire ou son mandataire de le faire relever sans délai au lieu qui lui est indiqué par le Commandant du Port

Tout démantèlement de navire doit être précédée d'une inspection par les services environnementaux (Centre Ivoirien Antipollution CIAPOL) dont la mission est de vérifier que le navire est exempt de matières dangereuses

Le démantèlement est suivi par le CIAPOL afin de s'assurer qu'aucun débris ne reste à l'eau et sur le rivage.

A travers cette commission épave instituée dans les ports, la Cote d'Ivoire a une longue expérience à matière de lutte contre la pratique de l'échouage des navires pour le démantèlement des navires

15. Quels sont les recours dont disposent les personnes dans votre pays pour les dommages dus à la pollution liée au transport maritime ? Quels sont les obstacles rencontrés par les personnes dans votre pays pour accéder à des recours efficaces en cas de pollution liée au transport maritime ?

Etant donné que les régimes internationaux d'indemnisation des victimes de pollution ne sont pas bien appliqués, le seul recours des victimes de pollution est l'Etat

L'obstacle sera constitué par la volonté du Gouvernement d'indemniser ou pas

16. Quels types de protocoles et de bonnes pratiques concernant les mesures de sûretés maritimes, y compris en ce qui concerne les navires et les installations portuaires, ont été mise en place par le gouvernement de votre Excellence ?

La Cote d'Ivoire applique entièrement le Code ISPS tant dans les installations portuaires qu'à bord des navires étrangers en escale dans les ports ivoiriens, en fonction des niveaux de sureté.

Par ailleurs ; des mesures strictes des contrôle d'accès des ports avec patrouilles pédestres, à bord des véhicules et lagunaires sont mises en place par des forces de sécurité mais par des opérateurs privés qui disposent également d'un système de vidéo surveillance

17. Quels types de bonnes pratiques et de protocoles concernant la santé et la sécurité sur les navires ont été mis en place dans votre pays ?

En Côte d'Ivoire, il est institué un système de visite annuelle obligatoire des gens de mer effectuée par les médecins des gens de mer. Aussi, les marins effectuent un contrôle avant embarquement s'ils sortent de maladie ou d'accident.

Aussi, des mesures de prévention et de sécurité sanitaire sont mises en place pour faire face à des pandémies comme le Coronavirus.

18. Quelles mesures et bonnes pratiques ont été mises en œuvre par votre gouvernement dans le domaine des communications de sécurités ?

Station radio côtière et MRCC pour la collecte, rédaction et diffusion des informations liées à la sécurité maritime

19. Pouvez-vous fournir un exemple de bonnes pratiques visant à assurer la participation de la société civile, y compris des communautés autochtones et de catégories vulnérables, dans le cadre du processus de consultation avec les organes de l'OMI ?

Invitation aux réunions de l'OMI

Sensibilisation à la culture de la sécurité

Implication dans la gestion durable du littoral

20. Quelles sont les principales contributions de l'OMI à la jouissance effective des droits de l'homme dans le contexte de la navigation et des substances et déchets dangereux ?

Droit à la formation des marins par la mise en place de la convention STCW

Protection et sauvegarde de la vie par l'adoption des convention SAR et SOLAS

Soutien des équipages par la prise des directives, notamment celles relatives aux repos des marins et aux relèves d'équipages en cette période de COVID

21. Discutez-vous des droits de l'homme relatifs au transport maritime avec l'OMI ou avec d'autres pays liés à l'OMI ?

Il y a des occasions où la Côte d'Ivoire échange à l'OMI et à l'OIT sur le droit des marins et même avec les Etats pavillons dont les navires sont basés en Côte d'Ivoire