



La sécurité maritime : transports maritimes et pêche

Patrick Chaumette

Professeur émérite à Nantes Université



UN e-SEA
Nantes Université

ENSM
ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME

Sommaire

3	Introduction
4	Conventions de l'Organisation Maritime Internationale
4	International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974
5	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)
6	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (COLREG)
7	Convention sur le Règlement International du 20 octobre 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG)
8	Autres conventions de l'OMI
9	Conventions de l'Organisation Internationale du Travail
9	Convention du travail maritime, de 2006, marine marchande, entrée en vigueur en août 2013
10	Convention n°188 de 2007 sur la pêche, entrée en vigueur le 16 novembre 2017
11	Résumé

Introduction

Le droit international de la sécurité maritime concerne la sécurité de la navigation, la sécurité et sûreté des navires, la formation et les conditions de travail des équipages.

La Convention SOLAS (Safety of Life at Sea) a été adoptée le 20 janvier 1914 par plusieurs Etats, à la suite du naufrage du paquebot Titanic dans la nuit du 14 au 15 avril 1912 ; elle n'a été ratifiée que par 5 pays ; elle a été révisée en 1929, en 1948, puis en 1960 dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). L'Organisation des Nations Unies (ONU), née en 1945, convoque une conférence internationale à Genève en 1948 en vue de la création d'une Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (OMCI), qui naît en 1958, et qui est devenue l'OMI en 1982.

La version de 1974 de la Convention SOLAS inclut la procédure d'acceptation tacite, qui prévoit qu'un amendement entrera en vigueur à une date spécifiée à moins que, avant cette date, des objections à l'amendement ne soient reçues d'un nombre convenu de Parties. Elle concerne 71 Etats et est mise à jour régulièrement.

En 1994, un chapitre XI Gestion de la sécurité des opérations du navire, ou ISM Code, a été introduit, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2002.

Le 12 décembre 2002 a été adopté le chapitre XI-2, International Ship and Port Facility Security, or ISPS Code, entré en vigueur en juillet 2004.

Le chapitre XIV concerne les navires opérant dans les eaux polaires, ou Polar Code, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

L'OMI a également adopté des règles internationales sur les abordages et des normes mondiales applicables à la formation des gens de mer, des conventions, recueils de règles et codes internationaux relatifs à la recherche et au sauvetage, à la facilitation du trafic maritime international, aux lignes de charge, au transport de marchandises dangereuses et au jaugeage des navires.

Le Comité de la sécurité maritime de l'OMI est le principal organe technique de l'OMI traitant des questions relatives à la sécurité.

Plusieurs Sous-comités de l'OMI le secondent dans ses travaux. Depuis 1919, l'Organisation Internationale du Travail (OIT) a adopté des conventions internationales spécifiques aux gens de mer, plus ou moins ratifiées.

La convention du travail maritime (Maritime Labour Convention, MLC), adoptée en 2006 est entrée en vigueur en août 2013 et a une dimension universelle.

La convention n° 188 de l'OIT de 2007 sur la pêche entre en vigueur le 16 novembre 2017, un an après la 10^e ratification.

Conventions de l'Organisation Maritime Internationale

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

Cf.

- [https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2c-1974.aspx](https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2c-1974.aspx)

The screenshot shows the IMO website interface. At the top left is the IMO logo and the text 'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE'. On the top right, there are language options: 'English', 'Français', and 'Español'. Below this is a search bar with the text 'Rechercher dans ce site'. A blue navigation bar contains the following menu items: 'Qui nous sommes', 'Centre de presse', 'Ce que nous faisons', 'Publications', and 'Ressources'. The main content area has a breadcrumb trail: 'IMO / French / Qui nous sommes / Conventions / Liste des conventions / Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)'. The title of the page is 'Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)'. Below the title, it states 'Adoption : 1er novembre 1974; entrée en vigueur : 25 mai 1980'. The text describes the convention as the most important of international instruments for maritime safety, mentioning its history from 1914 to 1974. It also notes that the convention has been amended several times. A section titled 'Dispositions techniques' explains the objectives of the convention, such as specifying minimum standards for ship construction and equipment, and the role of port states in inspecting ships.

English Français Español

Rechercher dans ce site

Qui nous sommes Centre de presse Ce que nous faisons Publications Ressources

IMO / French / Qui nous sommes / Conventions / Liste des conventions / Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)

Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)

Adoption : 1er novembre 1974; entrée en vigueur : 25 mai 1980

Sous ses formes successives, la Convention SOLAS est généralement considérée comme le plus important de tous les instruments internationaux ayant trait à la sécurité des navires de commerce. La première version a été adoptée en 1914, en réponse au naufrage du Titanic, la deuxième en 1929, la troisième en 1948 et la quatrième en 1960. La version de 1974 inclut la procédure d'acceptation tacite, qui prévoit qu'un amendement entrera en vigueur à une date spécifiée à moins que, avant cette date, des objections à l'amendement ne soient reçues d'un nombre convenu de Parties.

La Convention de 1974 a donc été mise à jour et modifiée à plusieurs reprises. La Convention en vigueur aujourd'hui est parfois dénommée la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée.

Dispositions techniques

La Convention SOLAS a pour principal objectif de spécifier des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires, compatibles avec leur sécurité. C'est aux États du pavillon qu'il incombe de veiller à ce que les navires battant leur pavillon en respectent les prescriptions, et un certain nombre de certificats sont délivrés pour en attester. Les dispositions relatives au contrôle permettent en outre aux Gouvernements contractants d'inspecter les navires d'autres États contractants s'il y a de bonnes raisons de penser que le navire et son équipement ne correspondent pas pour l'essentiel aux prescriptions de la Convention : cette procédure est connue sous le nom de contrôle des navires par l'État du port. La Convention SOLAS actuellement en vigueur inclut des articles qui énoncent les obligations générales, la procédure d'amendement et d'autres dispositions, suivis d'une annexe divisée en

FAQ
Histoire
Membres
Structure
Plan stratégique
Conventions
Liste des conventions
État des conventions
Liste des amendements
Documents et ressources
Événements
Programmes et organismes associés
Université maritime mondiale (UMM) et Institut de droit maritime international

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

Cf.

- [https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)



English Français Español

Rechercher dans ce site

Qui nous sommes Centre de presse Ce que nous faisons Publications Ressources

FAQ

Histoire

Membres

Structure

Plan stratégique

Conventions

Liste des conventions

État des conventions

Liste des amendements

Documents et ressources

Événements

Programmes et organismes associés

Université maritime mondiale (UMM) et Institut de droit maritime international

IMO / French / Qui nous sommes / Conventions / Liste des conventions / Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)

Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)

Adoption : 1973 (Convention), 1978 (Protocole de 1978), 1997 (Protocole – Annexe VI);
entrée en vigueur: 2 octobre 1983 (Annexes I et II)

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) est la principale convention internationale traitant de la prévention de la pollution du milieu marin, que les causes soient liées à l'exploitation ou à des accidents.

La Convention MARPOL a été adoptée le 2 novembre 1973 à l'OMI. Le Protocole de 1978 a été adopté à la suite d'une série d'accidents de navires-citernes survenus en 1976 et 1977. Comme la Convention MARPOL de 1973 n'était pas encore entrée en vigueur, le Protocole MARPOL de 1978 a intégré la convention mère. L'instrument qui en résulte est entré en vigueur le 2 octobre 1983. En 1997, un Protocole modifiant la Convention a été adopté, et une nouvelle Annexe VI, qui est entrée en vigueur le 19 mai 2005, a été ajoutée. La Convention MARPOL a été mise à jour par des amendements au fil des années.

La Convention comprend des règles visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires – tant accidentelle que découlant d'opérations de routine – et comporte actuellement six Annexes techniques. La plupart de ces annexes établissent des zones spéciales dans lesquelles les rejets d'exploitation sont strictement réglementés.

Annexe I – Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures (entrée en vigueur le 2 octobre

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)

Cf.

- [https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)



English Français Español

Rechercher dans ce site

Qui nous sommes Centre de presse Ce que nous faisons Publications Ressources

FAQ

Histoire

Membres

Structure

Plan stratégique

Conventions

Liste des conventions

État des conventions

Liste des amendements

Documents et ressources

Événements

Programmes et organismes associés

Université maritime mondiale (UMM) et Institut de droit maritime international

Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW)

Adoption : 7 juillet 1978; entrée en vigueur : 28 avril 1984; révision complète en 1995 et 2010

La Convention STCW de 1978 a été la première à établir des prescriptions de base sur la formation des gens de mer, la délivrance des brevets et la veille au niveau international. Dans le passé, les normes de formation des officiers et des matelots, de délivrance des brevets et de veille étaient établies par chaque gouvernement, le plus souvent sans tenir compte des pratiques dans d'autres pays. De ce fait, les normes et procédures variaient amplement, même si le transport maritime est le plus international de tous les secteurs.

La Convention prescrit des normes minimales relatives à la formation des gens de mers, la délivrance des brevets et la veille que les pays sont tenus de respecter ou dépasser.

Les **amendements de 1995**, adoptés par une conférence, ont constitué une révision complète de la Convention, face à un besoin reconnu de mettre la Convention à jour et de répondre aux détracteurs qui avaient signalé la présence de nombreuses expressions vagues comme "à la satisfaction de l'Administration", qui donnaient lieu à des interprétations différentes.

Les amendements de 1995 sont entrés en vigueur le 1er février 1997. Parmi les grandes nouveautés figuraient la division de l'annexe technique en règles, par chapitre comme c'était le cas avant, et un nouveau Code STCW, dans lequel de nombreuses règles techniques ont été transférées. La partie A du Code est obligatoire, tandis que la partie B contient des recommandations.

Diviser les règles de cette façon facilite l'administration et simplifie leur révision et mise à jour : pour des raisons de procédure et d'ordre juridique, il n'y a pas lieu de convoquer une conférence en bonne et due forme pour apporter des modifications à un code.

Convention sur le Règlement International du 20 octobre 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG)

Cf.

- <https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/COLREG.aspx>



ORGANISATION
MARITIME
INTERNATIONALE

English Français Español

Rechercher dans ce site

Qui nous sommes Centre de presse Ce que nous faisons Publications Ressources

IMO / French / Qui nous sommes / Conventions / Liste des conventions / Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG)

FAQ

Histoire

Membres

Structure

Plan stratégique

Conventions

Liste des conventions

État des conventions

Liste des amendements

Documents et ressources

Événements

Programmes et organismes associés

Université maritime mondiale (UMM) et Institut de droit maritime international

Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG)

Adoption : 20 octobre 1972; entrée en vigueur : 15 juillet 1977

La Convention COLREG de 1972 visait à mettre à jour et à remplacer les règles de 1960 pour prévenir les abordages en mer qui avaient été annexées à la Convention SOLAS adoptée la même année.

La consécration des dispositifs de séparation du trafic est l'une des plus importantes innovations introduites dans le Règlement de 1972 - À la Règle 10, des conseils sont donnés pour déterminer la vitesse de sécurité, le risque d'abordage et la conduite des navires naviguant à l'intérieur ou à proximité des dispositifs de séparation du trafic.

Le premier dispositif de séparation du trafic de ce type a été mis en place dans le pas de Calais en 1967. Son application a d'abord été facultative mais, en 1971, l'Assemblée de l'OMI a adopté une résolution rendant obligatoires tous les dispositifs de séparation du trafic, obligation précisée dans le cadre du Règlement COLREG.

Dispositions techniques

Le Règlement COLREG comprend 41 règles divisées en cinq sections : Partie A – Généralités; Partie B – Règles de barre et de route; Partie C – Feux et marques; Partie D – Signaux sonores et lumineux; et Partie E - Exemptions. Il existe également quatre annexes contenant les prescriptions techniques concernant les feux et les marques et leur emplacement, le matériel de signalisation sonore, les signaux supplémentaires des navires de pêche pêchant à proximité les uns des autres et les signaux de détresse internationaux.

Autres conventions de l'OMI

Cf.

- <https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/ListOfConventions.aspx>



ORGANISATION
MARITIME
INTERNATIONALE

English Français Español

Rechercher dans ce site



Qui nous sommes

Centre de presse

Ce que nous faisons

Publications

Ressources

IMO / French / Qui nous sommes / Conventions / Liste des conventions

FAQ

Histoire

Membres

Structure

Plan stratégique

Conventions

Liste des conventions

État des conventions

Liste des amendements

Documents et ressources

Événements

Programmes et organismes associés

Université maritime mondiale (UMM) et Institut de droit maritime international

Liste des conventions

Les protocoles relatifs sont mentionnés sous la convention concernée

Pour en savoir plus au sujet d'un traité en particulier, veuillez consulter la section [Ce que nous faisons](#).

Conventions de l'OMI de première importance

- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée ([SOLAS](#))
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997 ([MARPOL](#))
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée ([STCW](#)), y compris les amendements de 1995 et les Amendements de Manille de 2010

Autres conventions relatives à la sécurité maritime, à la sûreté maritime et à l'interface navire/port

- Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer ([COLREG](#))

Documents Connexes

 Liste intégrale des Conventions (83 KB)

Conventions de l'Organisation Internationale du Travail

Conventions du travail maritime, de 2006, marine marchande, entrée en vigueur en août 2013

Cf.

- https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO::P91_ILO_CODE:C186

La convention du travail maritime, adoptée en 2006 (MLC 2006), est entrée en vigueur le 20 août 2013 ; elle établit des conditions minimales de travail et de vie pour tous les gens de mer sur les navires visés. Elle dispose de 80 ratifications représentant 91 % de la flotte mondiale. Elle constitue un pas en avant essentiel pour assurer une concurrence équitable et créer un terrain de jeu égal pour tous les propriétaires de qualité de navires battant le pavillon des Etats qui l'ont ratifiée. Elle a été adoptée dans le cadre du tripartisme de l'OIT et s'efforce de le mettre en place dans les Etats concernés. Souvent qualifiée de « Charte des droits des gens de mer », elle est unique quant à ses effets tant sur les gens de mer que sur les armateurs de qualité.

Cette convention générale énonce en un seul et même document le droit des gens de mer à des conditions de travail décentes pour ce qui est de la quasi-totalité des aspects de leurs conditions de travail et de vie: âge minimum, contrat d'engagement maritime, durée du travail ou du repos, paiement des salaires, congé annuel rémunéré, rapatriement en fin de contrat d'engagement, soins médicaux à bord, recours à des services de recrutement et de placement privés sous licence, logement, alimentation et service de table, protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents, et procédures de traitement des plaintes des gens de mer.

Elle a été élaborée de manière qu'elle soit appliquée à l'échelle mondiale, facile à comprendre et à mettre à jour, et respectée par tous, et elle constitue le « quatrième pilier » du régime réglementaire international applicable à un secteur maritime de qualité, en complément des conventions clés de l'Organisation maritime internationale (OMI) ayant trait à la sécurité et à la sûreté des navires ainsi qu'à la protection du milieu marin.

En vertu de la pratique de l'OIT, les conventions deviennent généralement obligatoires au regard du droit international 12 mois après la date à laquelle auront été enregistrées les ratifications des pays. La convention du travail maritime, 2006 est entrée en vigueur après la ratification de 30 Membres, représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale, en août 2013.

La convention prescrit que les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 affectés à des activités commerciales et régis par ses dispositions doivent, s'ils effectuent des voyages internationaux, conserver, entre

autres, deux documents spécifiques, à savoir un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime attestant, sauf preuve contraire, que les prescriptions de la convention sont respectées sur les navires concernés. Ces deux documents seront soumis à l'inspection lorsque les navires font escale dans le port d'autres pays ayant ratifié la convention. En outre, les navires battant le pavillon d'Etats qui n'ont pas ratifié la convention seront eux aussi soumis à l'inspection en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer, lorsqu'ils font escale dans le port d'un pays où elle est en vigueur. Ce principe du « du traitement pas plus favorable » a fondé le *port state control*, à partir de la convention n° 147 de 1976 de l'OIT et de la convention MARPOL de l'OMI. Les *mémoires of understanding régionaux* (MoU) constitue l'outil administratif de ces contrôles de l'Etat du port ; il en résulte une dimension universelle pour les conventions internationales concernées.

Une norme internationale pour une industrie mondiale

La Convention du travail maritime, 2006 s'applique à un large éventail de navires effectuant des voyages internationaux ou nationaux, à l'exception de ceux 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'applique une réglementation portuaire; des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue; des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques; ainsi que des navires de guerre et des navires de guerre auxiliaires. Elle contient également d'importants éléments nouveaux concernant son respect et sa mise en application liés à l'inspection par l'Etat du pavillon et au contrôle par l'Etat du port, notamment la certification sociale des navires. L'OIT a mis au point un certain nombre de ressources, telles les directives pour les inspections par l'Etat du pavillon et le contrôle par l'Etat du port, ainsi que des ateliers permettant de former les inspecteurs et d'aider les conseillers juridiques et les auxiliaires de justice qui interviennent dans la ratification et la mise en œuvre juridique au niveau national. L'Académie du travail maritime, située au Centre international de formation de l'OIT à Turin (Italie), offre un éventail complet de formations sur la MLC, 2006.

Cf.

- <http://ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/lang--fr/index.htm>

Conventions n°188 de 2007 sur la pêche, entrée en vigueur le 16 novembre 2017

Cf.

- https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188

La ratification de la Lituanie est la dixième ratification requise pour que la convention entre en vigueur, dans un délai de 12 mois. La Lituanie est le troisième pays de l'Union Européenne à ratifier la convention, après l'Estonie et la France. La convention n° 188 a également été ratifiée par l'Afrique du Sud, l'Angola, l'Argentine, la Bosnie-Herzégovine, le Congo, le Maroc et la Norvège.

Plus de 38 millions de personnes travaillent dans la pêche de capture à travers le monde, reconnues comme exerçant l'une des professions les plus dangereuses. A l'échelle mondiale, les pêcheurs travaillent à bord d'une flotte qui compte au total 4,6 millions de bateaux, dont la majorité font moins de 12 mètres de long et quelque 64 000 gros navires de plus de 24 mètres. La nouvelle de l'entrée en vigueur de la convention est un encouragement majeur aux efforts visant à assurer le travail décent aux pêcheurs à l'échelle mondiale. Les travailleurs du secteur de la pêche sont confrontés à de graves problèmes quant à leurs conditions de travail, à savoir des pratiques de travail informelles, le travail à distance, les conditions météorologiques, la saisonnalité et la nature habituellement dangereuse du travail. Le travail forcé, la traite des êtres humains et l'exploitation de la main-d'œuvre immigrée dans la pêche mondiale posent aussi des problèmes particuliers à l'échelle planétaire. Les normes du travail de la convention n° 188 contribuent à la protection des pêcheurs contre ces modalités de travail et ces violations des droits inacceptables. La convention est destinée à garantir que les travailleurs du secteur de la pêche bénéficient d'un meilleur niveau de santé et de sécurité au travail et de soins médicaux en mer et que les pêcheurs malades ou blessés reçoivent des soins à terre ; qu'ils disposent d'un repos suffisant pour leur santé et leur sécurité; qu'ils sont protégés par un contrat de travail écrit ; et qu'ils ont la même protection de sécurité sociale que les autres travailleurs.

Les normes innovantes de la convention n° 188 s'appliquent à la protection des travailleurs à bord de tous les bâtiments de pêche commerciale, avec suffisamment de souplesse pour couvrir petits et grands bateaux. Les dispositions de la convention ont pour but de garantir que les bateaux de pêche sont construits et entretenus de manière à ce que les travailleurs bénéficient de conditions de travail décentes à bord, adaptées aux longues périodes fréquemment passées en mer. La Convention instaure un mécanisme pour garantir le respect et l'application des dispositions par les Etats membres qui l'ont ratifiée, et s'assurer que les gros bateaux de pêche et les navires de pêche effectuant de longs parcours internationaux puissent faire l'objet d'inspections du travail dans les ports étrangers. Ces normes sont complétées par deux séries de directives pour les Etats du pavillon et pour les Etats du port qui effectuent des inspections au titre de la convention, des directives qui furent adoptées dans le cadre de réunions tripartites d'experts.

Résumé

Le droit international de la sécurité maritime est composé de trois conventions de l'OMI (SOLAS, MARPOL, STCW) et de deux conventions de l'OIT, la MLC de 2006 concernant la marine marchande et la convention n° 188 de 2007 sur la pêche. Ces conventions internationales concernent la sécurité de la navigation, la sécurité et sûreté des navires, la formation et les conditions de travail des équipages.

La Convention SOLAS de 1974 inclut la procédure d'acceptation tacite, qui prévoit qu'un amendement entrera en vigueur à une date spécifiée à moins que, avant cette date, des objections à l'amendement ne soient reçues d'un nombre convenu de Parties. En 1994, un chapitre XI Gestion de la sécurité des opérations du navire, ou ISM Code, a été introduit, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2002. Le 12 décembre 2002 a été adopté le chapitre XI-2, International Ship and Port Facility Security, or ISPS Code, entré en vigueur en juillet 2004. Le chapitre XIV concerne les navires opérant dans les eaux polaires, ou Polar Code, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017. La Convention MARPOL de 1973, révisée en 1978

et 1997, comprend des normes visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires – tant accidentelle que découlant d'opérations de routine – et comporte actuellement six Annexes techniques. La plupart de ces annexes établissent des zones spéciales dans lesquelles les rejets d'exploitation sont strictement réglementés. La Convention STCW sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille à la passerelle de 1978, révisée en 1995 et 2010, réglemente internationalement la formation des équipages, dans une activité mondialisée.

Depuis 1919, l'Organisation Internationale du Travail (OIT) avait adopté des conventions internationales spécifiques aux gens de mer, plus ou moins ratifiées. La convention du travail maritime (Maritime Labour Convention, MLC), adoptée en 2006, est entrée en vigueur en août 2013 et a une dimension universelle. La convention n° 188 de l'OIT de 2007 sur la pêche entre en vigueur le 16 novembre 2017, un an après la 10^e ratification.

Le contrôle des navires par l'Etat du port (port state control) assure une traçabilité des contrôles, une effectivité aux normes minimales internationales, dotées d'un caractère universel, dans une activité de dimension internationale essentielle.

