

L'Organisation Maritime Internationale (OMI)

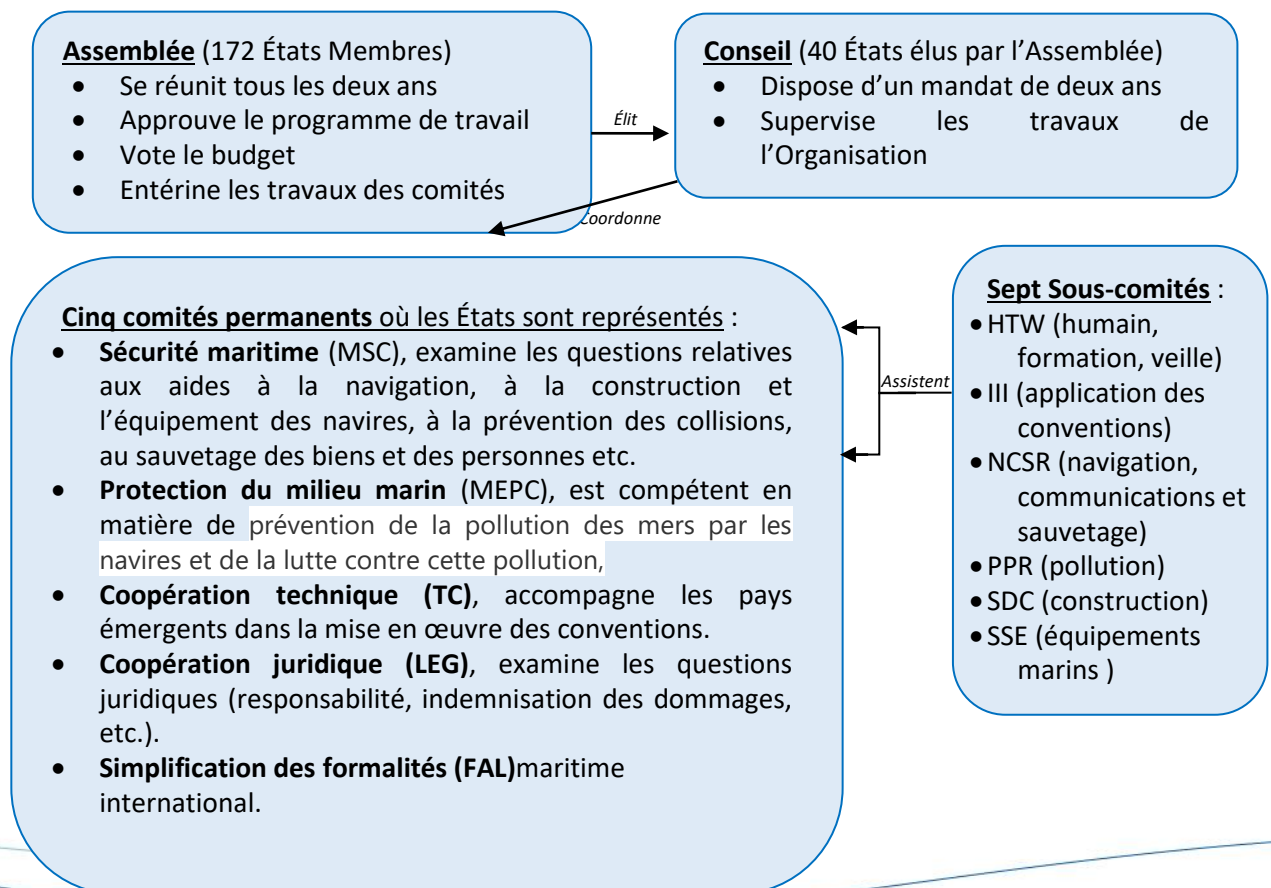
L'ONU de la mer

L'OMI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de **la sécurité et de la sûreté des transports maritimes et de la prévention de la pollution des mers par les navires**. Créée par la convention de Genève de 1948, elle est à la source de plus de 70 conventions internationales depuis 50 ans. Ses conventions ont pour objectif de mettre en œuvre une **réglementation maritime commune à tous les États membres de l'OMI**, afin de favoriser la coopération internationale et l'harmonisation vers le haut des normes. Après le naufrage du *Torrey Canyon* le 18 mars 1967, et la première grande marée noire qui en découla, les États confièrent à l'OMI l'ensemble des questions juridiques posées par la matière.

FONCTIONNEMENT

L'OMI siège à Londres. Le **Secrétariat général** est composé d'environ 300 personnes, ce qui constitue un effectif relativement limité pour une organisation internationale (le Secrétaire général actuel est M. Kitack Lim).

Son organe directeur, l'**Assemblée**, se réunit une fois tous les deux ans. Entre les sessions de l'Assemblée, le **Conseil**, qui se compose de 40 États Membres élus par l'Assemblée, joue le rôle d'organe exécutif. L'OMI est une organisation technique et la plupart de ses travaux sont effectués par un certain nombre de **comités et de sous-comités** : le Comité de la sécurité maritime (MSC) et le Comité de la protection du milieu marin (MEPC), qui coiffent plusieurs sous-comités, le Comité juridique, le Comité de la coopération technique, et le Comité de la simplification des formalités. Tous les Gouvernements Membres peuvent participer, sur un pied d'égalité, aux travaux de tous les organes techniques de l'OMI et de l'Assemblée.



ACTIVITÉS DE L'OMI

La sécurité de la navigation maritime :

Cela représente l'activité la plus importante de l'OMI. À travers la [Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer SOLAS \(Safety of Life at Sea\)](#) de 1974, l'OMI s'est dotée d'un instrument pour **réguler le contrôle des différents types de navires ainsi que les documents à bord en matière de sécurité.**

La [Convention COLREG](#) sur la prévention des abordages en mer fixe des règles de priorité et régleme la vitesse et la conduite des navires dans de véritables « routes maritimes ».

Le **Code ISM (International Safety Management)** régle à l'échelle internationale la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires. La Convention SOLAS rend ce code obligatoire. Ainsi, chaque compagnie maritime doit désigner un responsable de la gestion de la sécurité à bord du navire et à terre.

La [Convention SAR \(Search and Rescue\)](#) de 1979 **coordonne l'action des Etats parties en cas d'accident en mer.** Bien que l'obligation d'assistance des navires en détresse soit traditionnellement admise en droit maritime, aucun texte avant cette Convention n'organisait les opérations de recherche et de sauvetage.

La prévention de la pollution marine :

La [Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires \(MARPOL\)](#) est le traité majeur pour la protection de l'environnement marin. Elle n'est entrée en vigueur que le 2 octobre 1983 et s'applique à tous les navires battant pavillon d'un Etat partie à la Convention.

Les dommages de pollution par hydrocarbures consécutifs à un accident de mer sont réparés à deux niveaux. Une responsabilité est **d'abord canalisée sur le propriétaire du navire** ([Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite CLC](#)), qui est automatique mais limitée. Le deuxième niveau est assuré par le Fond international d'indemnisation pour la réparation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures (**FIPOL**) **qui intervient dès lors que le premier niveau est insuffisant.**

La formation des marins :

La [Convention STCW \(Standard of Training Certification and Watchkeeping\)](#), sur les normes de formation des gens de mer et de délivrance des brevets de veille, est le premier texte à avoir établi des **normes internationales de compétence des gens de mer.** L'OMI effectue un contrôle obligatoire et systématique, ce qui incite les Etats membres à s'y conformer.

La sûreté des ports et des navires :

Suite aux différentes menaces terroristes, l'OMI a mis en place le [Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires \(International Ship and Port Security, ISPS\)](#). Il s'agit d'un code en vigueur depuis 2004 qui est applicable à bord des navires et dans les ports. Il impose notamment **un plan de sûreté pour chaque navire et chaque infrastructure portuaire**, afin d'empêcher l'introduction à bord d'armes, substances ou engins dangereux, d'établir des procédures d'intervention en cas de menace contre la sûreté, comme des procédures d'évacuation.