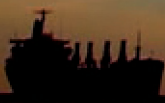


IMO What it is
OMI Ce qu'elle est
OMI Qué es



IMO – WHAT IT IS

Because of the international nature of the shipping industry, it had long been recognized that action to improve safety in maritime operations would be more effective if carried out at an international level rather than by individual countries acting unilaterally and without coordination with others.



It was against this background that a conference held by the United Nations in 1948 adopted a convention establishing the International Maritime Organization (IMO)* as the first ever international body devoted exclusively to maritime matters.

In the 10-year period between the adoption of the convention and its entry into force in 1958, other problems related to safety but requiring slightly different emphases had attracted international attention. One of the most important of these was the threat of marine pollution from ships, particularly pollution by oil carried in tankers. An international convention on this subject was actually adopted in 1954, and responsibility for administering and promoting it was assumed by IMO in January 1959. From the very beginning, the improvement of maritime safety and the prevention of marine pollution have been IMO's most important objectives. In the early 2000s, maritime security became another major focus for the Organization.

The overall objectives are summed up in the IMO slogan: **“safe, secure and efficient shipping on clean oceans”**.

The Organization is the only United Nations specialized agency to have its Headquarters in the United Kingdom. It currently (November 2009) has 169 Member States and three Associate Members. Its governing body, the Assembly, meets once every two years. Between sessions, the Council, consisting of 40 Member Governments elected by the Assembly, acts as IMO's governing body.

IMO is a technical organization and most of its work is carried out in a number of committees and sub-

* Until 1982 the Organization was called the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO).



committees. The Maritime Safety Committee (MSC) is the most senior of these.

The Marine Environment Protection Committee (MEPC) was established by the Assembly in November 1973. It is responsible for coordinating the Organization's activities in the prevention and control of pollution of the marine environment from ships.

There are a number of sub-committees whose titles indicate the subjects they deal with: Safety of Navigation (NAV); Radiocommunications and Search and Rescue (COMSAR); Standards of Training and Watchkeeping (STW); Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC); Ship Design and Equipment (DE); Fire Protection (FP); Stability and Load Lines and Fishing Vessels Safety (SLF); Flag State Implementation (FSI); and Bulk Liquids and Gases (BLG).

The Legal Committee was originally established to deal with the legal problems arising from the *Torrey Canyon* accident of 1967, but it was subsequently made a permanent committee. It is responsible for considering any legal matters within the scope of the Organization.

The Technical Co-operation Committee is responsible for coordinating the work of the Organization in the provision of technical assistance in the maritime field, in particular to developing countries.

The Facilitation Committee is responsible for IMO's activities and functions relating to the facilitation of international maritime traffic. These are aimed at reducing the formalities and simplifying the documentation required of ships when entering or leaving ports or other terminals.

All the committees of IMO are open to participation by all Member Governments on an equal basis.

The IMO Secretariat is headed by the Secretary-General, who is assisted by a staff of some 300 international civil servants. The Secretary-General is appointed by the Council, with the approval of the Assembly.



WHAT IT DOES

IMO has promoted the adoption of some 50 conventions and protocols and adopted more than 1,000 codes and recommendations concerning maritime safety and security, the prevention of pollution and related matters.



SAFETY

The first conference organized by IMO in 1960 was, appropriately enough, concerned with maritime safety. That conference adopted the **International Convention on Safety of Life at Sea (SOLAS)**, which came into force in 1965, replacing a version adopted in 1948. The 1960 SOLAS Convention covered a wide range of measures designed to improve the safety of shipping. They included subdivision and stability; machinery and electrical installations; fire protection, detection and extinction; life-saving appliances; radiotelegraphy and radiotelephony; safety of navigation; carriage of grain; carriage of dangerous goods; and nuclear ships.

IMO adopted a new version of SOLAS in 1974. This incorporated amendments adopted to the 1960 Convention as well as other changes, including an improved amendment procedure under which amendments adopted by the MSC would enter into force on a predetermined date unless they were objected to by a specific number of States. The 1974 SOLAS Convention entered into force on 25 May 1980 and has since been modified on a number of occasions, to take account of technical advances and changes in the industry.

Other safety-related conventions adopted by IMO include the **International Convention on Load Lines, 1966** (an update of a previous, 1930, convention); the **International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969**; the **Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972**, which made traffic separation schemes adopted by IMO mandatory and considerably reduced the number of collisions in many areas; and the **International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979**.



In 1976 IMO adopted the **Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT)** and its **Operating Agreement**. The Convention came into force in July 1979 and later resulted in the establishment of the International Mobile Satellite Organization (IMSO) (Inmarsat remains as a commercial company), which, like IMO, is based in London.

Fishing is so different from other forms of maritime activity that hardly any of the conventions of IMO could be made directly applicable to fishing vessels. The **1977 Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels** was intended to remedy some of these problems, but technical difficulties meant that the Convention never entered into force. It was modified by a protocol in 1993.

IMO has always attached the utmost importance to the training of ships' personnel. In 1978 the Organization convened a conference which adopted the first ever **International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers**.

The Convention entered into force in April 1984. It established, for the first time, internationally acceptable minimum standards for crews. It was revised in 1995, giving IMO the power to audit the administrative, training and certification procedures of Parties to the Convention. The amendments entered into force in 1997.

MARITIME SECURITY

Maritime security issues first came to prominence on the IMO agenda following the hijacking of the Italian cruise ship *Achille Lauro*, in October 1985. IMO adopted a resolution on Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and the security of their passengers and crews and in 1986, issued the guidance on measures to prevent unlawful acts against passengers and crew on board ships.

In March 1988, the **Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (the SUA Convention)** was adopted, with a protocol extending its requirements to unlawful acts against fixed platforms located on the Continental Shelf. Both were updated and revised in 2005.

In the light of terrorist atrocities around the world, several of which have been aimed at transport infrastructures, IMO adopted a comprehensive set of maritime security measures in 2002, which came into force in July 2004.



The most important and far reaching of these is the **International Ship and Port Facility (ISPS) Code**. Among its requirements are that Governments should undertake risk assessments to establish the level of security threat in their ports and that both ships and ports should appoint dedicated security officers and have formal security plans drawn up and approved by their Governments.

IMO has adopted other maritime security instruments including guidelines for administrations and the shipping industry on combating acts of piracy and armed robbery against ships; recommendations on security measures for passenger ferries on international voyages shorter than 24 hours, and on security measures for ports; guidelines on the allocation of responsibilities to seek the successful resolution of stowaway cases, and guidelines for the prevention and suppression of the smuggling of drugs, psychotropic substances and precursor chemicals on ships engaged in international maritime traffic.



PREVENTING POLLUTION... PROVIDING COMPENSATION

Although the **1954 Oil Pollution Convention** was amended in 1962, the wreck of the *Torrey Canyon* in 1967 resulted in a series of conventions and other instruments, including further amendments to the 1954 Convention which were adopted in 1969.

The **International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969**, which established the right of coastal States to intervene in incidents on the high seas which are likely to result in oil pollution, entered into force in 1975. The **International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969**, and the **International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971**, together established a regime to provide compensation to victims of oil pollution.

In 1971 the 1954 Oil Pollution Convention was amended again, but it was generally felt that a completely new instrument was required to control pollution of the seas from ships, and in 1973 IMO convened a major conference to discuss the whole problem of marine pollution from ships. It resulted in the adoption of the first ever comprehensive anti-pollution convention, the **International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)**.

The MARPOL Convention deals not only with pollution by oil, but also pollution from chemicals, other harmful substances, garbage and sewage. It greatly reduces the amount of oil which may be discharged into the sea by ships, and bans such discharges completely in certain areas.



An Annex adopted in 1997 includes regulations for the prevention of air pollution from ships. The Annex entered into force in 2005 and a revised Annex was adopted in 2008, with an entry into force date of 2010. The revised regulations will see a progressive reduction in sulphur oxide (SO_x) from ships and further reductions in nitrogen oxide (NO_x) emissions from marine engines.

IMO is also energetically working towards the adoption of a robust, global regulatory regime to limit and reduce greenhouse gas emissions from shipping operations and thus contribute to the deceleration of climate change.

In 1978, IMO convened the Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, which adopted a protocol to the 1973 MARPOL Convention introducing further measures, including requirements for certain operational techniques and a number of modified constructional requirements. The Protocol of 1978 relating to the 1973 MARPOL Convention in effect absorbs the parent Convention with modifications. This combined instrument is commonly referred to as MARPOL 73/78 and entered into force in October 1983. The Convention has been amended on several occasions since then.

In 1990 IMO adopted the **International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and**

Co-operation (OPRC). It is designed to improve the ability of nations to cope with a sudden emergency. It entered into force in May 1995. A related protocol covering hazardous and noxious substances (OPRC-HNS Protocol) was adopted in 2000, it entered into force in 2007.

In 1996 IMO adopted the **International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea**. The Convention establishes a two-tier system for providing compensation up to a total of around £250 million. It covers not only pollution aspects but other risks such as fire and explosion. A protocol to update the 1996 Convention has been developed.

IMO carries out Secretariat functions in connection with the **Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 (London Convention)**. It entered into force in 1975. The 1996 Protocol to the London Convention, which entered into force in 2006, will eventually supersede the 1972 Convention. The 1996 Protocol prohibits the dumping of wastes at sea, except for certain materials on an approved list.

IMO adopted the **International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships** in 2001. It prohibits the use of harmful organotins in anti-fouling paints used on ships and will establish a mechanism to prevent the potential future use of other harmful substances in anti-fouling systems. It entered into force in 2008.

Another new convention was adopted in 2004. **The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments**, which is to prevent the potentially devastating effects of the spread of invasive harmful aquatic organisms carried by ships' ballast water.

In May 2009, IMO adopted a new international convention for the safe and environmentally-sound recycling of ships.

OTHER MATTERS

In 1965 IMO adopted the **Convention on Facilitation of International Maritime Traffic**.

Its primary objectives are to prevent unnecessary delays in maritime traffic, to aid co-operation between Governments, and to secure the highest practicable degree of uniformity in formalities and procedures in connection with the arrival, stay and departure of ships at ports. The Convention came into force in 1967.

In 1971 IMO, in association with the International Atomic Energy Agency and the European Nuclear Agency of the Organization for Economic Co-operation and Development, convened a conference which adopted the **Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material**.

In 1974 IMO adopted the **Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea**, which established a regime of liability for damage suffered by passengers carried on seagoing vessels.

The general question of the liability of owners of ships was dealt with in a convention adopted in 1957. In 1976 IMO adopted a new **Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims**, which raised the limits, in some cases by 300 per cent. Limits are specified for two types of claim – those for loss of life or personal injury and property claims, such as damage to ships, property or harbour works.

For most of the last century, salvage at sea was based on a formula known as “no cure, no pay”. While it was successful in most cases, the formula did not take pollution into account: a salvor who prevents massive pollution damage but does not save the ship and its cargo can expect no compensation. The **1989 International Convention on Salvage** was adopted to remedy this defect. It entered into force in July 1996.

In 2007, IMO adopted the **Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007**, which provides the legal basis for States to remove, or have removed, shipwrecks that may have the potential to affect adversely the safety of lives, goods and property at sea, as well as the marine environment.

IMO’S CODES AND RECOMMENDATIONS

16

In addition to conventions and other formal treaty instruments, IMO has adopted several hundred recommendations dealing with a wide range of subjects.

Some of these constitute codes, guidelines or recommended practices on important matters not considered suitable for regulation by formal treaty instruments. Although recommendations – whether in the form of codes or otherwise – are not usually binding on Governments, they provide guidance in framing national regulations and requirements. Many Governments do in fact apply the provisions of the recommendations by incorporating them, in whole or in part, into national legislation or regulations. In some cases, important codes have been made mandatory by including appropriate references in a convention.

In appropriate cases, the recommendations may incorporate further requirements which have been

found to be useful or necessary in the light of experience gained in the application of the previous provisions. In other cases the recommendations clarify various questions which arise in connection with specific measures and thereby ensure their uniform interpretation and application in all countries.

Examples of the principal recommendations, codes, etc., adopted over the years are:

International Maritime Dangerous Goods Code; Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes; International Code of Signals; Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk; Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes; Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels; Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk; Code of Safety for Dynamically Supported Craft; Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units; Code on Noise Levels on Board Ships; Code of Safety for Nuclear Merchant Ships; Code of Safety for Special Purpose Ships; International Gas Carrier Code; International Bulk Chemicals Code; Code of Safety for Diving Systems; International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk; International Safety Management Code; International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994; International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000; Life-Saving Appliance Code; International Code for Application of Fire Test Procedures; Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines.

Other important recommendations have dealt with such matters as traffic separation schemes (which separate ships moving in opposite directions by creating a central prohibited area); the adoption of

technical manuals such as the Standard Marine Communication Phrases (SMCP), the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (jointly with the International Civil Aviation Organization) and the Manual on Oil Pollution; crew training; performance standards for shipborne equipment; and many other matters. There are also guidelines to help the implementation of particular conventions and instruments.

TECHNICAL ASSISTANCE

The purpose of IMO's technical assistance programme is to help States, many of them developing countries, to ratify IMO conventions and to reach the standards contained in the SOLAS Convention and other instruments. As part of this programme, a number of advisers and consultants are employed by IMO to give advice to Governments, and each year the Organization arranges or participates in numerous seminars, workshops and other events which are designed to assist in the implementation of IMO measures. Some are held at IMO Headquarters or in developed countries, others in the developing countries themselves.

In 1977, recognizing how important it was to secure better implementation of the instruments it adopted, the Organization took steps to institutionalize its Technical Co-operation Committee – the first United Nations body to do so.

A key element of the technical assistance programme is training. IMO measures can only be implemented effectively if those responsible are fully trained, and IMO has helped to develop or improve maritime training academies in many countries around the world. Some of them cater purely for national needs. Others have been developed to deal

with the requirements of a region – a very useful approach where the demand for trained personnel in individual countries is not sufficient to justify the considerable financial outlay needed to establish such institutions. IMO has also developed a series of model courses for use in training academies.

While IMO supplies the expertise for these projects, the finance comes from various sources. The United Nations Development Programme (UNDP) is the most important of these, with other international bodies such as the United Nations Environment Programme (UNEP) contributing in some cases. Individual countries also provide generous funds or help in other ways – for example, by providing training opportunities for cadets and other personnel from developing countries. This has enabled IMO to build up a successful fellowship programme which, over the years, has helped to train many thousands of people.

The most ambitious of all IMO's technical assistance projects is the World Maritime University in Malmö, Sweden, which opened in 1983. Its objective is to provide high-level training facilities for people from developing countries who have already reached a relatively high standard in their own countries but who would benefit from further intensive training. The University can train about 200 students at a time on one- or two-year courses.

IMO has also established the International Maritime Law Institute, in Malta, to help ensure that sufficient maritime law experts, with appropriate knowledge and skills, are available to assist in the implementation and enforcement of international maritime law and, more particularly, the vast body of rules and regulations developed under the aegis of IMO – especially within developing countries.

The Voluntary IMO Member State Audit Scheme

The Voluntary IMO Member State Audit Scheme was adopted in 2005 and is intended to provide Member States with a comprehensive and objective assessment of how effectively they administer and implement those mandatory IMO instruments which are covered by the scheme.

The audit scheme is intended to bring about many benefits, such as identifying where capacity-building activities (for example, the provision of technical assistance by IMO to Member States) will have the greatest effect. The Member States themselves receive valuable feedback, intended to assist them in improving their own capacity to put the applicable instruments into practice, and generic lessons learnt from audits are provided to all Member States so that the benefits can be widely shared. The first audits under the scheme were conducted in 2006.

HOW IT WORKS

IMO works through a number of specialist committees and sub-committees. Each of these bodies is composed of representatives of Member States.



Formal arrangements for co-operation have been established with more than 40 inter-governmental organizations, while more than 60 non-governmental international organizations have been granted consultative status to participate in the work of various bodies in an observer capacity. These organizations represent a wide spectrum of maritime, legal and environmental interests and they contribute to the work of the various organs and committees through the provision of information, documentation and expert advice. However, none of these organizations has a vote.

The initial work on a convention is normally done by a committee or sub-committee; a draft instrument is produced, which is submitted to a conference to which delegations from all States within the United Nations system – including States which may not be IMO Members – are invited. The conference adopts a final text, which is submitted to Governments for ratification.

An instrument so adopted comes into force after fulfilling certain requirements, which always include ratification by a specified number of countries. Generally speaking, the more important the convention the more stringent are the requirements for entry into force. Implementation of the requirements of a convention is mandatory in countries which are parties to it. Some codes are made mandatory under one or more of the international conventions, while other codes and recommendations which are adopted by the IMO Assembly are not binding on Governments; however, their contents can be just as important, and in many cases they are implemented by Governments through incorporation into domestic legislation.

How to purchase IMO publications

The texts of IMO conventions and other

instruments, as well as publications on other subjects and electronic publications may be obtained from Publishing Service, IMO, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom.

A current catalogue will be sent on request and may also be found on IMO's website: www.imo.org where customers can also use the online bookshop.

MEMBER STATES OF IMO AS AT NOVEMBER 2009

Albania, Algeria, Angola, Antigua and Barbuda, Argentina, Australia, Austria, Azerbaijan, Bahamas, Bahrain, Bangladesh, Barbados, Belgium, Belize, Benin, Bolivia (Plurinational State of), Bosnia and Herzegovina, Brazil, Brunei Darussalam, Bulgaria, Cambodia, Cameroon, Canada, Cape Verde, Chile, China, Colombia, Comoros, Congo, Cook Islands, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Croatia, Cuba, Cyprus, Czech Republic, Democratic People's Republic of Korea, Democratic Republic of the Congo, Denmark, Djibouti, Dominica, Dominican Republic, Ecuador, Egypt, El Salvador, Equatorial Guinea, Eritrea, Estonia, Ethiopia, Fiji, Finland, France, Gabon, Gambia, Georgia, Germany, Ghana, Greece, Grenada, Guatemala, Guinea, Guinea-Bissau, Guyana, Haiti, Honduras, Hungary, Iceland, India, Indonesia, Iran (Islamic Republic of), Iraq, Ireland, Israel, Italy, Jamaica, Japan, Jordan, Kazakhstan, Kenya, Kiribati, Kuwait, Latvia, Lebanon, Liberia, Libyan Arab Jamahiriya, Lithuania, Luxembourg, Madagascar, Malawi, Malaysia, Maldives, Malta, Marshall Islands, Mauritania, Mauritius, Mexico, Moldova, Monaco, Mongolia, Montenegro, Morocco, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nepal, Netherlands, New Zealand, Nicaragua, Nigeria, Norway, Oman, Pakistan, Panama, Papua New Guinea, Paraguay, Peru, Philippines, Poland, Portugal, Qatar, Republic of Korea, Romania, Russian Federation, Saint Kitts and Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent and the Grenadines, Samoa, San Marino, Sao Tome and Principe, Saudi Arabia, Senegal, Serbia (Republic of), Seychelles, Sierra Leone, Singapore, Slovakia, Slovenia, Solomon Islands, Somalia, South Africa, Spain, Sri Lanka, Sudan, Suriname, Sweden, Switzerland, Syrian Arab Republic, Thailand, The former Yugoslav Republic of Macedonia, Timor-Leste, Togo, Tonga, Trinidad & Tobago, Tunisia, Turkey, Turkmenistan, Tuvalu, Uganda, Ukraine, Union of Comoros, United Arab Emirates, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, United Republic of Tanzania, United States of America, Uruguay, Vanuatu, Venezuela (Bolivarian Republic of), Viet Nam, Yemen, Zimbabwe.

ASSOCIATE MEMBERS

Hong Kong, China, Macau, China, The Faroe Islands (Denmark).



OMI – CE QU'ELLE EST

Les transports maritimes étant une activité internationale, il est admis depuis longtemps qu'il serait donc plus efficace que les mesures visant à renforcer la sécurité des opérations maritimes soient mises en œuvre à l'échelle mondiale plutôt que par chaque pays séparément et unilatéralement.



En conséquence, lors d'une conférence convoquée en 1948, l'Organisation des Nations Unies a adopté la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (OMI)*, qui est ainsi devenue le tout premier organisme international consacré uniquement aux questions maritimes.

Entre l'adoption de la Convention et son entrée en vigueur, en 1958, d'autres problèmes relatifs à la sécurité mais nécessitant une approche quelque peu différente ont éveillé l'attention de la communauté internationale. L'un des plus importants concernait les risques de pollution des mers par les navires et plus particulièrement par les pétroliers. Une convention internationale consacrée à cette question a été adoptée en 1954, l'OMI en assumant la gestion et s'employant à en promouvoir l'entrée en vigueur à partir de 1959. Ainsi, dès le début, les principaux objectifs de l'OMI ont été de renforcer la sécurité en mer et de prévenir la pollution du milieu marin. Au début des années 2000, la sûreté maritime s'est ajoutée à la liste des grands sujets de préoccupation de l'Organisation.

Les objectifs généraux de l'OMI sont résumés dans sa devise - **Sécurité, sûreté et efficacité de la navigation sur des océans propres.**

L'OMI est la seule institution spécialisée des Nations Unies qui a son Siège au Royaume Uni. Elle compte actuellement 169 États Membres et trois Membres associés (novembre 2009). 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 Gouvernements Membres élus par l'Assemblée, joue le rôle d'organe directeur.

* Jusqu'en 1982, l'Organisation portait le nom d'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI).



L'OMI est une organisation technique et la plupart de ses travaux sont effectués par un certain nombre de comités et de sous-comités, dont le plus ancien est le Comité de la sécurité maritime (MSC).

Le Comité de la protection du milieu marin (MEPC), qui est chargé de coordonner les activités de l'Organisation dans le domaine de la prévention et de la maîtrise de la pollution du milieu marin provenant des navires, a été créé par l'Assemblée en novembre 1973.

Ces deux comités coiffent un certain nombre de sous-comités dont le nom indique le domaine d'activité : sécurité de la navigation (Sous-comité NAV); radiocommunications, recherche et sauvetage (Sous-comité COMSAR); normes de formation et de veille (Sous-comité STW); marchandises dangereuses, cargaisons solides et conteneurs (Sous-comité DSC); conception et équipement du navire (Sous-comité DE); prévention de l'incendie (Sous-comité FP); stabilité et lignes de charge et sécurité des navires de pêche (Sous-comité SLF); application des instruments par l'État

du pavillon (Sous-comité FSI) et liquides et gaz en vrac (Sous-comité BLG).

Le Comité juridique a été constitué pour traiter des problèmes juridiques soulevés par l'accident du *Torrey Canyon* en 1967 et est devenu ensuite un comité permanent chargé d'examiner toute question juridique qui relève de la compétence de l'Organisation.

Le Comité de la coopération technique coordonne les activités d'assistance technique que l'OMI mène dans le domaine maritime, notamment au profit des pays en développement.

Le Comité de la simplification des formalités est chargé de mener à bien les activités et tâches de l'OMI qui visent à faciliter le trafic maritime international dans le but de réduire les formalités et de simplifier les documents requis par les ports ou autres terminaux à l'arrivée et au départ des navires.

28

Tous les Gouvernements Membres peuvent participer, sur un pied d'égalité, aux travaux de tous les comités de l'OMI.

Constitué de quelque 300 fonctionnaires internationaux, le Secrétariat de l'OMI est placé sous la direction du Secrétaire général, qui est nommé par le Conseil, avec l'approbation de l'Assemblée.

L'OMI – CE QU'ELLE FAIT

L'OMI a adopté une cinquantaine de conventions et protocoles et plus de 1 000 recueils de règles, codes et recommandations ayant trait à la sécurité et à la sûreté maritimes, à la prévention de la pollution et à d'autres questions connexes.



SÉCURITÉ

Comme il se doit, la première conférence que l'OMI a organisée en 1960 était consacrée à la sécurité maritime. Celle-ci a adopté la **Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS)**, laquelle est entrée en vigueur en 1965. Cette convention, qui remplaçait une version adoptée en 1948, portait sur toute une série de mesures destinées à renforcer la sécurité de la navigation dans les domaines suivants : le compartimentage et la stabilité; les machines et installations électriques; la prévention, la détection et l'extinction de l'incendie; les engins de sauvetage; la radiotélégraphie et la radiotéléphonie; la sécurité de la navigation; le transport de grains; le transport de marchandises dangereuses; et les navires nucléaires.

30

En 1974, l'OMI a adopté une nouvelle version de la Convention SOLAS, qui comportait des amendements à la Convention de 1960. Parmi les autres modifications figurait une procédure d'amendement améliorée en vertu de laquelle les amendements adoptés par le MSC entreraient en vigueur à une date déterminée, à moins qu'un nombre spécifié d'États n'aient élevé une objection. La Convention SOLAS de 1974 est entrée en vigueur le 25 mai 1980 et a été modifiée depuis à plusieurs occasions pour tenir compte des changements intervenus dans l'industrie des transports maritimes et des progrès techniques réalisés.

Parmi les autres conventions adoptées par l'OMI qui traitent de questions de sécurité figurent la **Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge** (qui constitue une mise à jour d'une convention antérieure, adoptée en 1930); la **Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires**; la **Convention sur le**



Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Convention COLREG), qui rend obligatoires les dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'OMI et a contribué à réduire considérablement le nombre d'abordages dans bien des régions; et la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes.

En 1976, l'OMI a adopté la **Convention portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT)** et l'**Accord d'exploitation** y relatif. Cette convention est entrée en vigueur en juillet 1979 et s'est traduite ultérieurement par la création de l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites (IMSO) qui, comme l'OMI, a son Siège à Londres (Inmarsat conserve un statut de société commerciale).

La pêche diffère tellement des autres types d'activité maritime qu'il est difficile d'appliquer directement aux navires de pêche la plupart des conventions de l'OMI. La **Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977**, était destinée à résoudre certains de ces problèmes mais, pour des raisons techniques, elle n'est jamais entrée en vigueur. Elle a été modifiée par un protocole en 1993.

L'OMI a toujours attaché une très grande importance à la formation du personnel des navires. En 1978,

elle a organisé une conférence qui a adopté la toute première **Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille**. Cette convention est entrée en vigueur en avril 1984. Elle a établi, pour la première fois, des normes minimales applicables aux équipages qui soient acceptables au niveau international. Elle a été révisée en 1995 pour donner à l'OMI le pouvoir de vérifier les méthodes de gestion, de formation et de délivrance des brevets appliquées, par les Parties à la Convention. Ces amendements sont entrés en vigueur en 1997.

SÛRETÉ MARITIME

Les questions de sûreté maritime ont commencé à acquérir un caractère prioritaire pour l'OMI à la suite du détournement du navire de croisière italien *Achille Lauro*, en octobre 1985. L'OMI a adopté une résolution sur les *Mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages* et a publié, en 1986, des directives sur les mesures visant à prévenir les actes illicites à l'encontre des passagers et des équipages se trouvant à bord des navires.



La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA) a été adoptée en mars 1988; elle est assortie d'un protocole qui étend ses prescriptions aux actes illicites commis à l'encontre de plates-formes fixes situées sur le plateau continental. Les deux instruments ont été actualisés et révisés en 2005.

À la suite des actes terroristes barbares commis aux quatre coins du monde, dont plusieurs visaient des infrastructures de transport, l'OMI a adopté, en 2002, une série complète de mesures ayant trait à la sûreté maritime, lesquelles sont entrées en vigueur en juillet 2004.

Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) représente la plus importante et la plus ambitieuse de ces mesures. En vertu de ses prescriptions, notamment, les gouvernements devraient procéder à des évaluations des risques pour établir le niveau de menace contre la sûreté dans leurs ports, et les navires et les ports devraient désigner des agents de sûreté et élaborer des plans de sûreté officiels qui soient approuvés par leur gouvernement.



L'OMI a adopté d'autres instruments ayant trait à la sûreté maritime, notamment des directives, à l'intention des administrations et du secteur maritime, sur la lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires; des recommandations sur les mesures de sûreté applicables aux transbordeurs à passagers effectuant des voyages internationaux d'une durée inférieure à 24 h et sur les mesures de sûreté destinées aux ports; des directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin; ainsi que des directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs chimiques à bord des navires effectuant des voyages internationaux.

PRÉVENIR LA POLLUTION ... ASSURER UNE INDEMNISATION ADÉQUATE

Bien que la **Convention de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures** ait été modifiée en 1962, le naufrage du *Torrey Canyon*, en 1967, a donné lieu à une série de nouvelles conventions et autres instruments, y compris à l'apport de nouveaux amendements à la Convention de 1954, qui ont été adoptés en 1969.

La **Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures**, qui confère aux États côtiers le droit d'intervenir lors d'événements en haute mer risquant de causer une pollution par les hydrocarbures, est entrée en vigueur en 1975. La **Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la**



pollution par les hydrocarbures et la **Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures** établissent ensemble un régime d'indemnisation des victimes de pollution par les hydrocarbures provenant des navires.

La **Convention de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures** a été modifiée de nouveau en 1971. On a néanmoins estimé qu'il était nécessaire de mettre au point un instrument entièrement nouveau pour lutter contre la pollution des mers provenant des navires. En 1973, l'OMI a convoqué une importante conférence pour débattre de l'ensemble du problème de la pollution des mers causée par les navires. Cette conférence s'est soldée par l'adoption de la convention antipollution la plus complète qui ait jamais été élaborée – la **Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)**.

La Convention MARPOL traite non seulement de la pollution par les hydrocarbures mais aussi de la pollution due aux produits chimiques, à d'autres substances nuisibles, aux ordures et aux eaux usées. Elle réduit considérablement la quantité d'hydrocarbures qui peut être rejetée à la mer par les navires et interdit absolument de tels rejets dans

certaines zones. Une annexe dans laquelle figurent des règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires a été adoptée en 1997. Elle est entrée en vigueur en 2005 et une annexe révisée a été adoptée en 2008, l'entrée en vigueur de cette dernière étant prévue pour 2010. Les modifications apportées aux règles ont pour objet de réduire progressivement les émissions d'oxyde de soufre (SO_x) provenant des navires et de réduire davantage les émissions d'oxyde d'azote (NO_x) provenant des machines marines.

L'OMI déploie d'importants efforts en vue de faire adopter un régime de réglementation international fort afin de freiner et de réduire les émissions de gaz à effet de serre résultant des transports maritimes et de contribuer ainsi au ralentissement des changements climatiques.

36

En 1978, l'OMI a organisé la Conférence sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution, laquelle a adopté un protocole à la Convention MARPOL de 1973 instituant de nouvelles mesures, y compris certaines méthodes d'exploitation et prescriptions révisées en matière de construction des navires-citernes. Le Protocole de 1978 relatif à la Convention MARPOL de 1973 reprend en fait la convention antérieure en y apportant des modifications, et l'instrument combiné est communément appelé MARPOL 73/78. Il est entré en vigueur en octobre 1983 et, depuis, a fait l'objet de plusieurs amendements.

En 1990, l'OMI a adopté la **Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC)**, qui vise à renforcer les moyens dont disposaient les pays pour faire face à une situation d'urgence. Cette

convention est entrée en vigueur en mai 1995. Un protocole s'y rapportant, qui concerne les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-HNS), a été adopté en 2000 et est entré en vigueur en 2007.

En 1996, l'OMI a adopté la **Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses**, qui établit un régime d'indemnisation à deux niveaux (jusqu'à un montant total d'environ £250 millions) concernant non seulement la pollution mais d'autres risques, tels les risques d'incendie et d'explosion. Un protocole visant à actualiser la Convention de 1996 a été élaboré.

L'OMI assure les fonctions de secrétariat relatives à la **Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets** (Convention de Londres), qui est entrée en vigueur en 1975. Le **Protocole de 1996 à la Convention de Londres**, qui est entré en vigueur en 2006, remplacera à terme la Convention de 1972. Il interdit l'immersion des déchets en mer, à l'exception de certaines matières répertoriées sur une liste approuvée.

En 2001, l'OMI a adopté la **Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires**. Celle-ci interdit l'utilisation de composés organostanniques nuisibles dans les peintures antisalissure utilisées sur les navires et prévoit la mise en place d'un mécanisme visant à prévenir l'utilisation éventuelle de systèmes antisalissure contenant d'autres substances nocives. Cette convention est entrée en vigueur en 2008.

Une autre convention a été adoptée en 2004 : la **Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires**, qui a pour objet d'empêcher la propagation des organismes aquatiques nuisibles envahissants transportés dans les eaux de ballast, laquelle risquerait d'avoir des effets dévastateurs.

En mai 2009, l'OMI a adopté la **Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires**.

AUTRES QUESTIONS

En 1965, l'OMI a adopté la **Convention visant à faciliter le trafic maritime international**. Les objectifs de cette convention sont d'éviter que le trafic maritime ne subisse des retards inutiles, de favoriser la coopération entre les gouvernements et d'uniformiser le plus possible les procédures et les formalités nécessaires lors de l'entrée, du séjour au port et de la sortie des navires. Cette convention est entrée en vigueur en 1967.

En 1971, en collaboration avec l'Agence internationale de l'énergie atomique et l'Agence européenne pour l'énergie nucléaire de l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'OMI a convoqué une conférence lors de laquelle a été adoptée la **Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires**.

En 1974, l'OMI a adopté la **Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages**, qui a établi un régime de responsabilité pour les dommages subis par les passagers transportés à bord de navires océaniques.

La question générale de la responsabilité des propriétaires de navires a fait l'objet d'une convention adoptée en 1957. En 1976, l'OMI a adopté la **Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes**, laquelle a relevé les limites de 300 % dans certains cas. Des limites sont fixées pour deux types de créances, à savoir les créances pour mort ou lésions corporelles et les créances pour dommages matériels, tels que les dommages subis par les navires, les biens ou les installations portuaires.

Le principe “no cure, no pay” (pas de résultat, pas de dédommagement), sur lequel reposaient, depuis quasiment le début du vingtième siècle, les opérations d'assistance en mer, fonctionnait dans la plupart des cas mais ne tenait pas compte des événements de pollution. Ainsi, un sauveteur qui évitait une pollution de grande ampleur mais qui ne sauvait pas le navire et sa cargaison ne pouvait pas espérer obtenir d'indemnisation. La **Convention internationale de 1989 sur l'assistance** a été adoptée pour combler cette lacune; elle est entrée en vigueur en juillet 1996.

En 2007, l'OMI a adopté la **Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves**, qui fournit une base juridique aux États qui souhaitent enlever, ou faire enlever, des épaves de navires susceptibles de compromettre la sécurité des personnes, des marchandises ou des biens en mer, ou de porter atteinte au milieu marin.

RECUEILS DE RÈGLES, CODES ET RECOMMANDATIONS DE L'OMI

Outre les conventions et autres instruments conventionnels officiels, l'OMI a adopté plusieurs centaines de recueils de règles, codes, directives et recommandations portant sur un très large éventail

de questions qu'il n'a pas été jugé opportun de réglementer par des instruments conventionnels en bonne et due forme. Bien qu'en général ces textes ne lient pas juridiquement les gouvernements, ils leur offrent des conseils sur la manière d'élaborer leurs propres règlements et prescriptions. Nombreux sont les gouvernements qui appliquent les dispositions des recommandations en les incorporant, en totalité ou en partie, dans leur législation ou leur réglementation nationale. Dans certains cas, des recueils de règles ou codes importants ont été rendus obligatoires en incorporant des renvois pertinents dans une convention.

Les recommandations peuvent inclure de nouvelles prescriptions qui se sont révélées utiles ou nécessaires à la lumière de l'expérience acquise ou apporter des éclaircissements sur diverses questions qui se posent eu égard aux mesures à prendre; elles garantissent donc une interprétation et une application uniformes des dispositions dans tous les pays.

Parmi les nombreux recueils de règles, codes et recommandations adoptés au fil des ans figurent les suivants : le Code maritime international des marchandises dangereuses; le Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac; le Code international de signaux; le Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac; le Recueil de règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée; le Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche; le Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac; le Recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique; le Recueil de règles

relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large; le Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires; le Recueil de règles de sécurité applicables aux navires de commerce nucléaires; le Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux; le Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz; le Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques; le Recueil de règles de sécurité applicables aux systèmes de plongée; le Recueil international de règles de sécurité pour le transport de grains en vrac; le Code international de gestion de la sécurité; le Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 1994 et le Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000; le Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage; le Code international pour l'application des méthodes d'essai au feu et le Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins.

D'autres recommandations importantes traitent de questions telles que les dispositifs de séparation du trafic (qui consistent à séparer les navires faisant route dans des directions opposées grâce à la mise en place d'une zone d'interdiction centrale); l'adoption de manuels techniques, tels que les Phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes (SMCP), le Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (en collaboration avec l'Organisation de l'aviation civile internationale) et le Manuel sur la pollution par les hydrocarbures; la formation des membres des équipages; les normes de fonctionnement du matériel de navigation de bord; ainsi que de nombreux autres sujets. Des directives sont aussi mises au point pour faciliter la mise en œuvre de certaines conventions et certains instruments.

ASSISTANCE TECHNIQUE

Le programme d'assistance technique de l'OMI aide les États, dont un grand nombre sont des pays en développement, à ratifier les conventions de l'OMI et à satisfaire aux normes prescrites, notamment dans la Convention SOLAS. Dans le cadre de ce programme, l'OMI emploie un certain nombre de conseillers et de consultants pour donner des avis aux gouvernements. Chaque année, l'Organisation organise de nombreux séminaires, ateliers et autres rencontres ou participe à ces manifestations, dont l'objectif est d'aider les pays à mettre en œuvre les mesures adoptées par l'OMI. Ces manifestations ont lieu au Siège de l'OMI ou dans des pays industrialisés, ou encore dans les pays en développement eux-mêmes.

42

En 1977, reconnaissant combien il était important de garantir l'application efficace des instruments qu'elle adopte, l'OMI est devenue le premier organisme des Nations Unies à institutionnaliser son Comité de la coopération technique.

Un élément clé du programme d'assistance technique de l'OMI est la formation. En effet, pour que les mesures adoptées par l'OMI puissent être mises en œuvre efficacement, il faut que les personnes chargées de cette tâche aient reçu une formation complète; c'est pourquoi l'OMI a aidé de nombreux pays à créer des académies de formation maritime ou à améliorer celles dont ils disposaient déjà. Certaines de ces académies répondent uniquement aux besoins du pays alors que d'autres ont été créées pour répondre aux besoins d'une région particulière; ce type d'établissement est très utile lorsque le nombre de personnes qualifiées requis par un pays particulier n'est pas suffisant pour justifier les dépenses considérables nécessaires à la création d'un tel établissement. L'OMI a également

mis au point une série de cours types destinés à être utilisés par les académies de formation.

Si l'OMI fournit les services d'experts nécessaires à l'exécution de ces projets, en revanche, leur financement est assuré par divers organismes, dont le principal est le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD). Dans certains cas, les projets bénéficient de la contribution d'autres organismes internationaux, tels que le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE). Il arrive aussi que des pays fournissent, individuellement, une aide financière généreuse ou qu'ils apportent une contribution d'un autre type, en offrant, par exemple, une formation aux élèves-officiers et autre personnel de pays en développement. L'OMI a ainsi pu mettre en place avec succès un programme de bourses d'études qui, au fil des années, a permis de dispenser une formation à plusieurs milliers de personnes.

Le plus ambitieux des projets d'assistance technique de l'OMI est l'Université maritime mondiale, créée à Malmö, en Suède, et inaugurée en 1983. Elle a pour objet d'offrir une formation de haut niveau aux ressortissants de pays en développement qui ont déjà acquis un niveau de connaissances assez élevé dans leur propre pays mais pour lesquels une formation intensive supplémentaire serait utile. L'Université peut accueillir environ 200 étudiants à la fois, qui suivent des formations d'un ou de deux ans.

L'OMI a aussi créé l'Institut de droit maritime international, établi à Malte, afin de garantir que l'on dispose d'un nombre suffisant de spécialistes du droit maritime qui possèdent les connaissances et compétences requises et soient à même de faciliter l'application et la mise en œuvre effective du droit

maritime international et, plus particulièrement, du vaste ensemble de règles et règlements élaborés sous l'égide de l'OMI – en particulier au sein des pays en développement.

Le Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI

Le Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI, adopté en 2005, a pour objet de fournir aux États Membres une évaluation complète et objective de la façon dont ils exécutent et appliquent les instruments obligatoires de l'OMI couverts par le Programme.

Le Programme facultatif présente de nombreux intérêts; il aide, par exemple, à identifier les domaines dans lesquels les activités de renforcement des capacités (comme la fourniture d'une assistance technique aux États Membres par l'OMI) seront le plus efficace. Les États Membres eux mêmes reçoivent en retour des informations utiles, qui ont pour objet de les aider à renforcer leur capacité de mettre en pratique les instruments applicables; par ailleurs, les enseignements à caractère général tirés des audits sont communiqués à tous les États Membres afin que le plus grand nombre en tire profit. Les premiers audits dans le cadre de ce programme ont été réalisés en 2006.

L'OMI – COMMENT ELLE FONCTIONNE

Les comités et sous-comités
spécialisés de l'OMI sont composés
de représentants des États Membres.



L'OMI a conclu des accords formels de coopération avec une quarantaine d'organisations intergouvernementales; par ailleurs, elle a accordé le statut consultatif à plus de 60 organisations internationales non gouvernementales, lesquelles peuvent ainsi participer aux travaux de divers organes en qualité d'observateurs. Bien que ces organisations, qui représentent un large éventail d'intérêts maritimes, juridiques et environnementaux, apportent leur contribution aux travaux de l'OMI, en soumettant des documents et en fournissant des renseignements, ainsi que les conseils d'experts, aucune d'elle ne dispose du droit de vote.

C'est généralement un comité ou un sous-comité qui se charge de la phase initiale des travaux de mise au point des conventions. Le projet d'instrument établi à l'issue de ces travaux est soumis à une conférence à laquelle sont invitées des délégations de tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies, y compris des États qui peuvent ne pas être Membres de l'OMI. La conférence adopte un texte définitif qui est soumis aux gouvernements pour ratification.

Un instrument ainsi adopté entre en vigueur lorsqu'il a été satisfait à un certain nombre de conditions énoncées dans ledit instrument, au nombre desquelles figure toujours sa ratification par un nombre déterminé de pays. En règle générale, plus la convention est importante, plus les prescriptions relatives à son entrée en vigueur sont rigoureuses. Les pays qui sont Parties à une convention sont tenus d'en mettre les prescriptions en œuvre. Certains codes et recueils de règles sont rendus obligatoires en vertu d'une ou de plusieurs conventions internationales tandis que d'autres recueils de règles, codes et recommandations

adoptés par l'Assemblée de l'OMI n'ont pas force obligatoire pour les gouvernements, mais leur contenu peut être tout aussi important et, très souvent, les gouvernements les mettent en œuvre après les avoir intégrés dans leur législation.

Comment se procurer les publications de l'OMI

Il est possible de se procurer les textes des conventions et autres instruments de l'OMI, de même que des publications portant sur des sujets variés et des publications électroniques, auprès du Service des publications de l'OMI, 4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR (Royaume-Uni). Un catalogue des publications peut également être envoyé sur demande; on le trouve aussi sur le site Web de l'OMI à l'adresse suivante : www.imo.org, à partir duquel les utilisateurs ont également la possibilité de passer commande directement en ligne.

ÉTATS MEMBRES DE L'OMI (novembre 2009)

Afrique du Sud, Albanie, Algérie, Allemagne, Angola, Antigua-et-Barbuda, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Autriche, Azerbaïdjan, Bahamas, Bahreïn, Bangladesh, Barbade, Belgique, Belize, Bénin, Bolivie (État plurinational de), Bosnie-Herzégovine, Brésil, Brunéi Darussalam, Bulgarie, Cambodge, Cameroun, Canada, Cap-Vert, Chili, Chine, Chypre, Colombie, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Croatie, Cuba, Danemark, Djibouti, Dominique, Égypte, El Salvador, Émirats arabes unis, Équateur, Érythrée, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Éthiopie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Fidji, Finlande, France, Gabon, Gambie, Géorgie, Ghana, Grèce, Grenade, Guatemala, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Guyana, Haïti, Honduras, Hongrie, Îles Cook, Îles Marshall, Îles Salomon, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Iraq, Irlande, Islande, Israël, Italie, Jamahiriya arabe libyenne, Jamaïque, Japon, Jordanie, Kazakhstan, Kenya, Kiribati, Koweït, Lettonie, Liban, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Madagascar, Malaisie, Malawi, Maldives, Malte, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mexique, Moldova, Monaco, Mongolie, Monténégro, Mozambique, Myanmar, Namibie, Népal, Nicaragua, Nigeria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Oman, Ouganda, Pakistan, Panama, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Paraguay, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, République arabe syrienne, République de Corée, République démocratique du Congo, République dominicaine, République populaire démocratique de Corée, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie, Saint-Marin, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Samoa, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Serbie (République de), Seychelles, Sierra Leone, Singapour, Slovaquie, Slovénie, Somalie, Soudan, Sri Lanka, Suède, Suisse, Suriname, Thaïlande, Timor-Leste, Togo, Tonga, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turkménistan, Turquie, Tuvalu, Ukraine, Union des Comores, Uruguay, Vanuatu, Venezuela (République bolivarienne du), Viet Nam, Yémen, Zimbabwe.

MEMBRES ASSOCIÉS

Hong Kong, Chine, Îles Féroé (Danemark), Macao, Chine.





OMI – QUÉ ES

Debido al carácter internacional del transporte marítimo, hace ya mucho tiempo se reconoció que las medidas encaminadas a mejorar la seguridad de las operaciones marítimas serían más eficaces si se realizan en un marco internacional en lugar de depender de la acción unilateral de cada país, sin coordinación con el resto.



Partiendo de este contexto, en 1948 se celebró una conferencia de las Naciones Unidas que adoptó el Convenio por el que se constituyó la Organización Marítima Internacional (OMI)*, el primer organismo internacional dedicado exclusivamente a cuestiones marítimas.

En el periodo de 10 años transcurrido entre la adopción del Convenio y su entrada en vigor en 1958, otros problemas relacionados con la seguridad también despertaron la atención internacional, aun cuando requerían un enfoque relativamente diferente. Uno de los problemas más importantes era la amenaza de contaminación del mar ocasionada por los buques, en particular la de la contaminación por los hidrocarburos transportados en los buques tanque. En 1954 se adoptó un convenio internacional sobre esta materia, y en enero de 1959 la OMI asumió la responsabilidad de administrarlo y promoverlo. Así es como, desde los inicios, la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar han constituido los objetivos primordiales de la OMI. En los primeros años de este siglo la protección marítima pasó a ser otro importante punto de enfoque para la Organización.

Los objetivos generales de la OMI se recogen en el lema **“Una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios”**.

La OMI es el único organismo especializado de las Naciones Unidas con sede en el Reino Unido. Actualmente (noviembre de 2009) está integrada por 169 Estados Miembros y tres Miembros Asociados. El órgano rector de la OMI es la Asamblea, que se reúne una vez cada dos años.

* Hasta 1982, la Organización se denominó Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI).



Entre los periodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo, integrado por 40 Gobiernos Miembros elegidos por la Asamblea, ejerce las funciones de órgano rector.

La OMI es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan varios comités y subcomités. El Comité de Seguridad Marítima (MSC) es el comité más antiguo.

El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) fue establecido por la Asamblea en noviembre de 1973, y se encarga de coordinar las actividades de la Organización encaminadas a la prevención y contención de la contaminación del medio marino por los buques.

Hay varios subcomités cuyas denominaciones indican los temas de los que se ocupan: Seguridad de la Navegación (NAV); Radiocomunicaciones y Búsqueda y Salvamento (COMSAR); Normas

de Formación y Guardia (STW); Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC); Proyecto y Equipo del Buque (DE); Protección contra Incendios (FP); Estabilidad y Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros (SLF); Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI); y Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG).

El Comité Jurídico fue constituido inicialmente para ocuparse de los problemas jurídicos resultantes del accidente sufrido por el *Torrey Canyon* en 1967, pero posteriormente adquirió carácter permanente. Se encarga de examinar todas las cuestiones de orden jurídico que son competencia de la Organización.

El Comité de Cooperación Técnica coordina el trabajo de la OMI en lo concerniente a la provisión de asistencia técnica, particularmente a los países en desarrollo.

54

El Comité de Facilitación se encarga de las actividades y funciones de la OMI relativas a la facilitación del tráfico marítimo internacional, con el fin de reducir las formalidades y simplificar la documentación que se exige a los buques al entrar o salir de puertos u otras terminales.

Todos los comités de la OMI están abiertos a la participación de todos los Gobiernos Miembros en régimen de igualdad.

La dirección de la Secretaría de la OMI está a cargo del Secretario General, nombrado por el Consejo con la aprobación de la Asamblea. La Secretaría cuenta con un cuerpo de aproximadamente 300 funcionarios internacionales.

OMI – QUÉ HACE

La OMI ha fomentado la adopción de unos 50 convenios y protocolos, así como de más de 1 000 códigos y recomendaciones sobre seguridad y protección marítimas, prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas.



SEGURIDAD

La primera conferencia organizada por la OMI, en 1960, abordó, tal como procedía, cuestiones pertinentes a la seguridad marítima. En la misma se adoptó el **Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)**, que entró en vigor en 1965 sustituyendo a una versión de 1948. El Convenio SOLAS de 1960 abarcaba una amplia gama de medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo, entre las que cabe incluir el compartimentado y la estabilidad; las instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas; la prevención, detección y extinción de incendios; los dispositivos de salvamento; la radiotelegrafía y la radiotelefonía; la seguridad de la navegación; el transporte de grano; el transporte de mercancías peligrosas; y los buques nucleares.

56

En 1974 la OMI adoptó una nueva versión del Convenio SOLAS que incorporaba numerosas enmiendas al Convenio de 1960. Entre otros cambios se incluía un nuevo procedimiento de enmienda mediante el cual las enmiendas adoptadas por el MSC de la OMI entrarían en vigor en una fecha prefijada, a menos que un determinado número de Estados se opusiera a tales enmiendas. El Convenio SOLAS 1974 entró en vigor el 25 de mayo de 1980, y desde entonces se ha modificado en diversas ocasiones con el fin de responder a los cambios que ha experimentado el sector marítimo y a los avances tecnológicos.

Entre otros convenios adoptados por la OMI relacionados con la seguridad se incluye el **Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966** (que actualiza un convenio anterior que se adoptó en 1930); el **Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969**; el **Convenio sobre**



el **Reglamento internacional para prevenir los abordajes (COLREG), 1972**, que hizo obligatorios los dispositivos de separación del tráfico adoptados por la OMI y redujo considerablemente el número de abordajes en muchas zonas y el **Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979**.

En 1976 la OMI adoptó el **Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT)** y su **Acuerdo de Explotación**. El Convenio entró en vigor en julio de 1979 y más tarde dio lugar al establecimiento de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO) que, al igual que la OMI, tiene su sede en Londres. (Inmarsat es ahora una sociedad anónima).

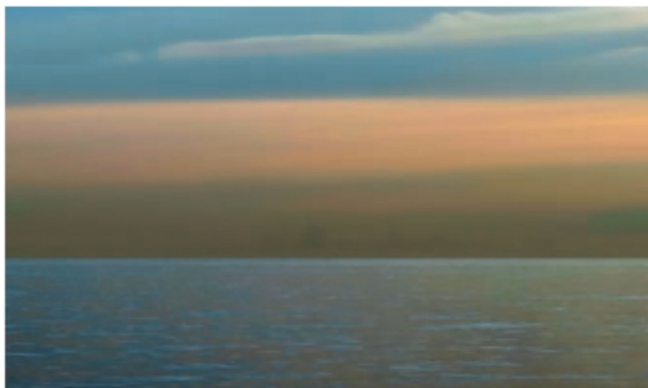
La pesca difiere tanto de otras actividades marítimas que resulta difícil aplicar la mayor parte de los convenios de la OMI directamente a los buques pesqueros. El **Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977**, estaba destinado a solucionar algunos de estos problemas pero, por dificultades de orden técnico, nunca llegó a entrar en vigor. En 1993 este Convenio se modificó mediante un protocolo.

La OMI siempre ha atribuido la máxima importancia a la formación del personal de los buques. En 1978,

la Organización convocó una conferencia que adoptó el primer **Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar**. Este Convenio entró en vigor en abril de 1984 y estableció, por vez primera, normas mínimas aplicables a las tripulaciones, de aceptación internacional. Este instrumento se revisó en 1995, dándole a la OMI la facultad de fiscalizar los procedimientos administrativos, de formación y de titulación de las Partes en el Convenio. Estas enmiendas entraron en vigor en 1997.

PROTECCIÓN MARÍTIMA

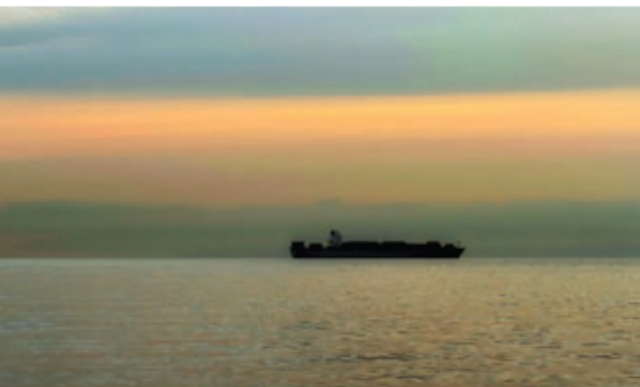
Las cuestiones pertinentes a la protección marítima adquirieron importancia por primera vez en el programa de trabajo de la OMI a raíz del secuestro del buque crucerista italiano *Achille Lauro* en octubre de 1985. La OMI adoptó una resolución sobre *Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación*, y en 1986 publicó orientaciones sobre medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques.



En marzo de 1988 se adoptó el **Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA)**, con un protocolo que hace extensivas sus prescripciones a los actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental. Ambos instrumentos se actualizaron y revisaron en 2005.

A raíz de las atrocidades terroristas perpetradas en distintas partes del mundo, varias de las cuales tenían como objetivo las infraestructuras de transporte, la OMI adoptó en 2002 un conjunto amplio de medidas de protección marítima, que entraron en vigor en julio de 2004.

La más importante y de mayor alcance es el **Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)**. En este Código se estipula, entre otras cosas, que los Gobiernos deberán realizar evaluaciones de riesgos a fin de determinar el grado de amenaza para la protección en sus puertos, y que tanto los buques como los puertos deberán nombrar, a estos efectos, oficiales de protección y que deberán elaborarse planes oficiales de protección que los Gobiernos deberán aprobar.



La OMI ha adoptado otros instrumentos sobre la protección marítima, incluidas directrices para las Administraciones y el sector del transporte marítimo para combatir los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques; recomendaciones sobre medidas de protección para los buques de pasaje de transbordo rodado dedicados a viajes internacionales de duración igual o inferior a 24 horas, y sobre medidas de protección para los puertos; directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje y directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional.

PREVENIR LA CONTAMINACIÓN ... FACILITAR LA INDEMNIZACIÓN

Si bien el **Convenio de 1954 para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos** se actualizó en 1962, el naufragio del *Torrey Canyon* en 1967 dio lugar a que se crearan nuevos convenios y otros instrumentos, incluidas nuevas enmiendas al Convenio de 1954 que se adoptaron en 1969.

El **Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969**, otorgó a los Estados ribereños el derecho a intervenir en caso de sucesos sobrevenidos en alta mar que puedan dar lugar a contaminación por hidrocarburos, y entró en vigor en 1975. El **Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969**, y el **Convenio internacional sobre la constitución**



de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971, establecieron conjuntamente un régimen para indemnizar a las víctimas de la contaminación ocasionada por hidrocarburos procedente de los buques.

En 1971 se modificó nuevamente el **Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954**.

No obstante, pronto se consideró que se requería un instrumento totalmente nuevo. En 1973, la OMI convocó una importante conferencia para examinar en su totalidad el problema de la contaminación del mar procedente de los buques. Como resultado, se adoptó el primer convenio exhaustivo para combatir la contaminación concertado hasta la fecha: el **Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)**.

El Convenio MARPOL no sólo se ocupa de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, sino que abarca, además, otras formas de contaminación como la originada por productos químicos y otras sustancias perjudiciales, las basuras y las aguas sucias. Este Convenio reduce considerablemente la cantidad de hidrocarburos que pueden eliminar los buques en el mar y prohíbe totalmente que éstos efectúen descargas en ciertas zonas. En 1997 se adoptó un anexo que incluye

reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. El anexo entró en vigor en 2005 y en 2008 se adoptó un anexo revisado que tiene 2010 como fecha de entrada en vigor. Las reglas revisadas conseguirán una reducción progresiva de las emisiones de óxido de azufre (SO_x) procedentes de los buques y una reducción adicional de las emisiones de óxido de nitrógeno (NO_x) procedentes de los motores marinos.

La OMI también está trabajando con ahínco en pos de implantar un sólido sistema reglamentario de alcance mundial para limitar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de las operaciones de transporte marítimo y así contribuir a la desaceleración del cambio climático.

La OMI convocó en 1978 la Conferencia sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, en la cual se adoptó un protocolo relativo al Convenio MARPOL 1973 para introducir nuevas medidas entre las que se incluyen determinadas técnicas operacionales y prescripciones modificadas relativas a la construcción. El Protocolo de 1978 relativo al Convenio MARPOL de 1973 incorpora en realidad el Convenio matriz con modificaciones, y dicho instrumento combinado se denomina comúnmente Convenio MARPOL 73/78, el cual entró en vigor en octubre de 1983. Desde entonces ha sido enmendado en varias ocasiones.

En 1990 la OMI adoptó el **Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (Convenio de Cooperación)**, cuyo propósito es mejorar la capacidad de las naciones para hacer frente a una emergencia repentina. Este Convenio entró en vigor en mayo de 1995. En 2000 se adoptó un

protocolo conexo sobre las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Protocolo de Cooperación SNPP), que entró en vigor en 2007.

En 1996 la OMI adoptó el **Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP)**, que establece un sistema de dos estratos para facilitar indemnización hasta un total de 250 millones de libras esterlinas, y abarca no sólo los aspectos de contaminación sino también riesgos tales como incendios y explosiones. Se ha elaborado un protocolo para actualizar el Convenio de 1996.

La OMI ejerce funciones de Secretaría con respecto al **Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (Convenio de Londres)**, que entró en vigor en 1975. El Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres que entró en vigor en 2006, en su momento reemplazará al Convenio de Londres 1972. El Protocolo de 1996 prohíbe el vertimiento de desechos en el mar, con la excepción de ciertos materiales incluidos en una lista aprobada.

La OMI adoptó el **Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques** en 2001. El Convenio prohíbe el empleo de organoestaños perjudiciales en las pinturas antiincrustantes para buques, y establecerá un mecanismo para evitar un posible uso futuro de otras sustancias perjudiciales en sistemas antiincrustantes. Entró en vigor en 2008.

En 2004 se adoptó un nuevo convenio, el **Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques**, el cual tiene como propósito evitar los efectos

potencialmente devastadores de la propagación de organismos acuáticos perjudiciales transportados en el agua de lastre de los buques.

En mayo de 2009 la OMI adoptó un nuevo Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.

OTROS ASUNTOS

En 1965 la OMI adoptó el **Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional**. Los principales objetivos de este Convenio son prevenir demoras innecesarias en el tráfico marítimo, estimular la cooperación entre los diferentes Gobiernos y asegurar el más alto grado de uniformidad posible en las formalidades y procedimientos relativos a la llegada, permanencia y salida de buques en los puertos. El Convenio entró en vigor en 1967.

64

En 1971 la OMI, en asociación con el Organismo Internacional de Energía Atómica y la Agencia Europea de Energía Nuclear de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, convocó una conferencia en la que se adoptó el **Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares**.

En 1974 la OMI adoptó el **Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar**, en virtud del cual se constituyó un régimen de responsabilidad para los daños sufridos por los pasajeros que viajan en buques de navegación marítima.

El problema general de la responsabilidad de los propietarios de buques se había tratado en un convenio adoptado en 1957. En 1976 la OMI adoptó un nuevo Convenio, el **Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida**

de reclamaciones de derecho marítimo, que elevó los límites en un 300 % en algunos casos. Los límites se establecen para dos tipos de reclamaciones: las que se derivan de muerte o de lesiones corporales y las relacionadas con bienes, tales como los daños causados a buques, bienes u obras portuarias.

Durante la mayor parte del siglo pasado, las operaciones de salvamento marítimo se basaban en la fórmula “no se paga si no se salva”. Aunque esta fórmula funcionaba en la mayoría de los casos, no tomaba en consideración la contaminación: un salvador que evitase daños importantes por contaminación pero que no salvase el buque ni la carga no podía pretender que se le indemnizase. Para solucionar este problema se adoptó el **Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989**, que entró en vigor en julio de 1996.

En 2007 la OMI adoptó el **Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio**, que sienta la base jurídica para que los Estados remuevan, o hagan remover, los restos de naufragio que puedan afectar adversamente la seguridad de la vida humana, las mercancías y los bienes en el mar, así como al medio marino.

CÓDIGOS Y RECOMENDACIONES DE LA OMI

Además de los convenios y otros instrumentos convencionales oficiales, la OMI ha adoptado varios centenares de recomendaciones relativas a una amplia gama de cuestiones. Algunas de éstas tienen la forma de códigos, directrices o prácticas recomendadas sobre cuestiones importantes que no se consideran idóneas para su reglamentación mediante instrumentos convencionales oficiales.

Si bien estas recomendaciones, tengan la forma de códigos o no, normalmente no son de obligado cumplimiento para los Gobiernos, les sirven de orientación en la formulación de reglamentos y prescripciones de carácter nacional. Muchos Gobiernos aplican las disposiciones de esas recomendaciones incorporándolas, en su totalidad o en parte, en su legislación o reglamentos nacionales. En algunos casos, códigos importantes han adquirido carácter obligatorio mediante la inclusión de las referencias pertinentes en un convenio.

En determinados casos, las recomendaciones llegan a incluir prescripciones adicionales que se han considerado útiles o necesarias a la luz de la experiencia adquirida o sirven para aclarar diversas cuestiones que surgen en relación con medidas concretas, garantizándose así la interpretación y aplicación uniformes de estas medidas en todos los países.

Entre los numerosos códigos y recomendaciones que se han adoptado a lo largo de los años se incluyen: el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas; el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel; el Código Internacional de Señales; el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel; el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera; el Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros; el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel; el Código de seguridad para naves de sustentación dinámica; el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro; el Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques; el Código de seguridad para buques

mercantes nucleares; el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales; el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel; el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel; el Código de seguridad para sistemas de buceo; el Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel; el Código Internacional de Gestión de la Seguridad; el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 1994 y el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000; el Código internacional de dispositivos de salvamento; el Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego y el Código técnico relativo al control de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diésel marinos.

Otras importantes recomendaciones adoptadas tratan de asuntos tales como los dispositivos de separación del tráfico (que separan el tráfico de buques que circulan en direcciones opuestas, creando así una zona central de circulación prohibida); la adopción de manuales técnicos como el Manual de frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas (SMCP), el Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (en colaboración con la Organización de Aviación Civil Internacional) y el Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos; la formación de tripulaciones; las normas de funcionamiento del equipo instalado a bordo; y muchas otras recomendaciones sobre asuntos varios. Asimismo se han estipulado directrices para ayudar a implantar determinados convenios e instrumentos.

ASISTENCIA TÉCNICA

El objetivo del programa de asistencia técnica de la OMI es ayudar a los Estados, muchos de ellos países en desarrollo, a ratificar los convenios de la Organización y a alcanzar los niveles dispuestos en el Convenio SOLAS y otros instrumentos. Como parte de este programa, la OMI contrata a cierto número de asesores y consultores para prestar asesoramiento a los Gobiernos y cada año interviene, como organizadora o participante, en numerosos seminarios, cursillos y otras actividades para asistir en la implantación de las medidas de la Organización. Algunas de esas actividades tienen lugar en la sede de la OMI o en países desarrollados y otras en los propios países en desarrollo.

68

En 1977, tras reconocer la importancia que tiene garantizar una mejor implantación de los instrumentos adoptados, la OMI dio los pasos necesarios para institucionalizar su Comité de Cooperación Técnica, siendo así el primer organismo de las Naciones Unidas en hacerlo.

Un elemento clave del programa de asistencia técnica es la formación. Las medidas de la OMI sólo pueden llevarse a la práctica eficazmente si las personas responsables han recibido la debida instrucción, razón por la cual la OMI ha contribuido a crear o mejorar las academias de formación marítima en muchos países de todo el mundo. Algunas de éstas atienden exclusivamente las necesidades nacionales, en tanto que otras se han creado para ocuparse de las necesidades de una región, criterio muy útil cuando la demanda de personal adiestrado en los países no es suficiente para justificar las considerables inversiones económicas que se requieren a fin de establecer instituciones de esa naturaleza. La OMI ha

elaborado una serie de cursos modelo para los centros de formación.

Si bien la OMI facilita apoyo técnico para tales proyectos, la financiación procede de diversas fuentes. La más importante de ellas es el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), aunque en algunos casos contribuyen otros organismos internacionales como el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). Asimismo, diversos países facilitan generosamente recursos o prestan otro tipo de asistencia, como por ejemplo brindando oportunidades de formación para cadetes y otro personal procedente de países en desarrollo. De esta manera, la OMI ha conseguido establecer con éxito un programa de becas que, a lo largo de los años, ha ayudado a la formación de muchos miles de personas.

De todos los proyectos de asistencia técnica de la OMI el más ambicioso es la Universidad Marítima Mundial, en Malmö (Suecia), que se inauguró en 1983. Su objetivo es proporcionar medios de formación de alto nivel para el personal de países en desarrollo que ya ha alcanzado un nivel relativamente alto en sus propios países pero que se beneficiaría de una formación superior intensiva. La Universidad puede impartir formación a unas 200 personas al mismo tiempo, en cursos de uno o dos años de duración.

La OMI también fundó el Instituto de Derecho Marítimo Internacional, en Malta, para ayudar a garantizar la disponibilidad de suficientes expertos en derecho marítimo con los conocimientos y habilidades necesarios con miras a facilitar la implantación y el cumplimiento del derecho marítimo internacional, particularmente el vasto

conjunto de normas y reglamentos elaborados bajo los auspicios de la OMI, especialmente en países en desarrollo.

Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI

El Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI se adoptó en 2005, con objeto de proporcionar a los Estados Miembros una evaluación amplia y objetiva de la eficacia con que administran e implantan los instrumentos obligatorios de la OMI incluidos en el Plan.

El Plan de auditorías está orientado a brindar múltiples beneficios tales como identificar los casos donde serán más efectivas las actividades de creación de capacidad (por ejemplo, la provisión de asistencia técnica a Estados Miembros por parte de la OMI). Los propios Estados Miembros reciben información valiosa que les ayuda a mejorar su capacidad para implantar los instrumentos que sean del caso y se facilitan a todos los Estados Miembros las conclusiones genéricas extraídas de las auditorías con el objetivo de que se compartan ampliamente los beneficios. Las primeras auditorías en el marco de este Plan se llevaron a cabo en 2006.

OMI – CÓMO FUNCIONA

La OMI desarrolla sus funciones a través de diversos comités y subcomités especializados. Cada uno de estos órganos está integrado por representantes de los Estados Miembros.



Se han establecido también acuerdos oficiales de cooperación con más de 40 organizaciones intergubernamentales y se ha concedido carácter consultivo a más de 60 organizaciones internacionales no gubernamentales a fin de que participen en la labor de los diversos órganos en calidad de observadoras. Estas organizaciones representan un amplio espectro de intereses marítimos, jurídicos y relativos al medio ambiente, y contribuyen a la labor de los diversos órganos facilitando información, documentación y asesoramiento experto. Estas organizaciones no tienen, sin embargo, derecho de voto.

Normalmente son los comités o subcomités los que se encargan de la labor preliminar sobre un convenio. Posteriormente se elabora un proyecto de instrumento, el cual se remite a una conferencia a la que se invita a las delegaciones de todos los Estados del sistema de las Naciones Unidas, incluidos los Estados que puede que no sean Miembros de la OMI. La conferencia adopta un texto definitivo, el cual se remite a los Gobiernos para su ratificación.

El instrumento así adoptado entra en vigor una vez que se ha cumplido lo estipulado en determinadas prescripciones, que siempre incluyen la ratificación por un número específico de países. De forma general, cuanto más importante es el convenio, más rigurosas son las prescripciones relativas a su entrada en vigor. La implantación de las prescripciones de un convenio tiene carácter obligatorio para los países que son Parte en el mismo. Algunos códigos adquieren carácter obligatorio en virtud de uno o varios convenios internacionales, mientras que otros códigos y recomendaciones adoptados por la Asamblea de la OMI no son obligatorios para los Gobiernos;

no obstante, su contenido puede ser igualmente importante y, en muchos casos, son implantados por los Gobiernos por medio de su legislación nacional.

Cómo adquirir publicaciones de la OMI

Para obtener el texto de los convenios y otros instrumentos de la OMI, así como publicaciones sobre otros temas y publicaciones electrónicas, póngase en contacto con el Servicio de Publicaciones, Organización Marítima Internacional, 4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR, Reino Unido. Sírvese solicitar un catálogo actualizado, o visite el sitio de la OMI en la Red: www.imo.org, donde también podrá utilizar la librería en línea.

ESTADOS MIEMBROS DE LA OMI (noviembre de 2009)

Albania, Alemania, Angola, Antigua y Barbuda, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Azerbaiyán, Bahamas, Bahrein, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Belice, Benin, Bolivia (Estado Plurinacional de), Bosnia y Herzegovina, Brasil, Brunei Darussalam, Bulgaria, Cabo Verde, Camboya, Camerún, Canadá, Chile, China, Chipre, Colombia, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Croacia, Cuba, Dinamarca, Djibouti, Dominica, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Árabes Unidos, Eritrea, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos de América, Estonia, Etiopía, ex República Yugoslava de Macedonia, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Georgia, Ghana, Granada, Grecia, Guatemala, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Guyana, Haití, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irán (República Islámica del), Iraq, Irlanda, Islandia, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón, Israel, Italia, Jamahiriya Árabe Libia, Jamaica, Japón, Jordania, Kazajistán, Kenya, Kiribati, Kuwait, Letonia, Líbano, Liberia, Lituania, Luxemburgo, Madagascar, Malasia, Malawi, Maldivas, Malta, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Moldova, Mónaco, Mongolia, Montenegro, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nepal, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Pakistán, Panamá, Papua Nueva Guinea, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Árabe Siria, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República Dominicana, República Popular Democrática de Corea, República Unida de Tanzania, Rumania, Saint Kitts y Nevis, Samoa, San Marino, Santa Lucía, Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Serbia (República de), Seychelles, Sierra Leona, Singapur, Somalia, Sri Lanka, Sudáfrica, Sudán, Suecia, Suiza, Suriname, Tailandia, Timor-Leste, Togo, Tonga, Trinidad y Tabago, Túnez, Turkmenistán, Turquía, Tuvalu, Ucrania, Uganda, Unión de las Comoras, Uruguay, Vanuatu, Venezuela (República Bolivariana de), Viet Nam, Yemen y Zimbabwe.

MIEMBROS ASOCIADOS

Hong Kong (China), Islas Feroe (Dinamarca) y Macao (China).

**IMO CONVENTIONS
AND PROTOCOLS**

**CONVENTIONS ET
PROTOCOLES DE L'OMI**

**CONVENIOS Y
PROTOCOLOS DE LA OMI**



CONVENTION/PROTOCOL

CONVENTION/PROTOCOLE

CONVENIO/PROTOCOLO

IN FORCE
EN VIGUEUR
EN VIGOR

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974	1980
1978 Protocol	Protocole de 1978	Protocolo de 1978	1981
1988 Protocol	Protocole de 1988	Protocolo de 1988	2000
Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972	Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer	Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972	1977
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto	Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif	Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978	1983
1997 Protocol	Protocole de 1997	Protocolo de 1997	-
Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965	Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international	Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965	1967
International Convention on Load Lines, 1966	Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge	Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966	1968
1988 Protocol	Protocole de 1988	Protocolo de 1988	2000
International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969	Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires	Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969	1982

International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969	Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures	Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969	1975
1973 Protocol	Protocole de 1973	Protocolo de 1973	1983
International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969	Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969	1975
1976 Protocol	Protocole de 1976	Protocolo de 1976	1981
1992 Protocol	Protocole de 1992	Protocolo de 1992	1996
Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971	Accord de 1971 sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux	Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971	1974
Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973	Protocole de 1973 sur les emménagements à bord des navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux	Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973	1977
Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971	Convention de 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires	Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971	1975

CONVENTION/PROTOCOL

CONVENTION/PROTOCOLE

CONVENIO/PROTOCOLO

IN FORCE
EN VIGUEUR
EN VIGOR

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971	Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debido a contaminación por hidrocarburos, 1971	1978
1976 Protocol	Protocole de 1976	Protocolo de 1976	1994
1992 Protocol	Protocole de 1992	Protocolo de 1992	1996
2000 Protocol	Protocole de 2000	Protocolo de 2000	2001
International Convention for Safe Containers, 1972	Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs	Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972	1977
Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974	Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages	Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	1987
1976 Protocol	Protocole de 1976	Protocolo de 1976	1989
1990 Protocol	Protocole de 1990	Protocolo de 1990	–
Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976	Convention portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites	Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite	1979
Operating Agreement on the International Maritime Satellite Organization, 1976	Accord d'exploitation relatif à l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites	Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite	1979

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976	Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes	Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976	1986
1996 Protocol	Protocole de 1996	Protocolo de 1996	—
Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977	Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977	Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977	—
1993 Protocol	Protocole de 1993	Protocolo de 1993	
International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978	Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978	
International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995	Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995	
International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979	Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes	Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979	

CONVENTION/PROTOCOL**CONVENTION/PROTOCOLE****CONVENIO/PROTOCOLO**IN FORCE
EN VIGUEUR
EN VIGOR

Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988	Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima
1988 Protocol	Protocole de 1988	Protocolo de 1988
International Convention on Salvage, 1989	Convention internationale de 1989 sur l'assistance	Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989
International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990	Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures	Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990
International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996	Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses	Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996
Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000	Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses	Protocolo de 2000 sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas
Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972	Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets	Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972
		1975

1996 Protocol	Protocole de 1996	Protocole de 1996	
International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001	Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude	Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001	–
International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001	Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires	Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques, 2001	2008
International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004	Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires	Convenio internacional sobre el control y la gestión del agua de lastre y de los sedimentos de los buques, 2004	–
Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007	Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007	Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007	–
International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009	Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009	Convenio internacional sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009	–







4 Albert Embankment
London SE1 7SR
United Kingdom

Tel +44 (0)20 7735 7611
Fax +44 (0)20 7587 3210
Email info@imo.org

www.imo.org

N096E