

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



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

IMO – WHAT IT IS

Because of the international nature of the shipping industry, it has long been recognized that action to improve safety in maritime operations is more effective if carried out at the international level rather than by individual countries acting unilaterally and without co-ordination.



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 emphasis 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 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 (June 2013) has 170 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-committees.

The Maritime Safety Committee (MSC) was one of the main organs, along with the Assembly and Council, established by the 1948 Convention on IMO. Today, the MSC deals with all matters relating to the safety of shipping, as well as addressing maritime security issues and piracy and armed robbery against ships.

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

There are seven sub-committees: Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW); Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III); Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR); Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR); Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC); Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (SSE); and Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC).

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



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 co-ordinating 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 technical bodies of IMO, and the IMO Assembly, 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*, 1972 (COLREG) 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), which, like IMO, is based in London. (Inmarsat remains as a commercial company.)

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. A Conference in South Africa in October 2012 adopted an agreement which will assist in bringing the treaty into force.



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 STCW 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. Following a comprehensive review, substantive revisions to update the STCW Convention, and its related STCW Code, were adopted in 2010, at a Conference held in the Philippines (the so-called "Manila amendments").

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 Security Code* (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 recommendations on security measures for passenger ferries on international voyages shorter than 24 h, 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.

Piracy and armed robbery against ships

The problem of increasing acts of piracy and armed robbery against ships was first raised at IMO in the early 1980s. In the late 1990s, IMO initiated an anti-piracy project, with the aim of fostering the development of regional agreements on implementation of counter-piracy measures. The Regional Co-operation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia (RECAAP), which was concluded in November 2004 by 16 countries in Asia, and includes the RECAAP Information Sharing Centre (ISC) for facilitating the sharing of piracy-related information, is a good example of successful regional co-operation which IMO seeks to replicate elsewhere.



Today, high-risk areas for piracy include the seas off Somalia and in the Gulf of Aden. Off the west coast of Africa, including the Gulf of Guinea, is another area of concern.

Guidance to Governments and to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships was first issued in the 1990s and this guidance has been kept updated and revised. More recently, guidance has been issued on piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia. IMO has also developed and issued interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately-contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area; guidance for flag

States on measures to prevent and mitigate Somalia-based piracy; and interim guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area.

In 2009, an important regional agreement was adopted in Djibouti by States in the region, at a high-level meeting convened by IMO. The *Djibouti Code of Conduct concerning the repression of piracy and armed robbery against ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden* recognizes the extent of the problem of piracy and armed robbery against ships in the region and, in it, the signatories declare their intention to co-operate to the fullest possible extent, and in a manner consistent with international law, in the repression of piracy and armed robbery against ships.

A dedicated Project Implementation Unit has developed a detailed implementation plan, funded primarily through the IMO Djibouti Code Trust Fund, in co-operation with the 20 signatory States to the Djibouti Code of Conduct. Signatories to the Djibouti Code of Conduct undertake to co-operate in a variety of activities, including:

- the investigation, arrest and prosecution of persons reasonably suspected of having committed acts of piracy and armed robbery against ships, including those inciting or intentionally facilitating such acts;

- the interdiction and seizure of suspect ships and property on board such ships;
- the rescue of ships, persons and property subject to piracy and armed robbery and the facilitation of proper care, treatment and repatriation of seafarers, fishermen, other shipboard personnel and passengers subject to such acts, particularly those who have been subjected to violence; and
- the conduct of shared operations – both among signatory States and with navies from countries outside the region – such as nominating law enforcement or other authorized officials to embark on patrol ships or aircraft of another signatory.

The Djibouti Code encourages the sharing of related information, and a regional network has been established, with three Information Sharing Centres based in Sana'a, Mombasa and Dar es Salaam.

Signatories to the Code also undertake to review their national legislation with a view to ensuring that there are laws in place to criminalize piracy and armed robbery against ships and to make adequate provision for the exercise of jurisdiction, conduct of investigations and prosecution of alleged offenders.

All signatories partake in a regular programme of regional training, co-ordinated through the Djibouti Regional Training Centre, established by IMO.



PREVENTING POLLUTION... PROVIDING COMPENSATION

Although the *International Convention for the prevention of pollution of the sea by oil*, 1954, (OILPOL) 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 *International Convention for the prevention of pollution of the sea by oil*, 1954, (OILPOL) 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).

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.

The MARPOL Convention deals not only with pollution by oil, but also pollution from chemicals, other harmful substances, garbage, sewage and, under an Annex VI adopted in 1997, air pollution and emissions from ships. A revised Annex VI was adopted in 2008 and it entered into force in 2010, phasing in a progressive reduction in sulphur oxide (SO_x) from ships and further reductions in nitrogen oxide (NO_x) emissions from marine engines. Amendments adopted in 2011 set mandatory measures to reduce emissions of greenhouse gases (GHGs) from international shipping, with the Energy Efficiency Design

Index (EEDI) made mandatory for new ships, and the Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) made a requirement for all ships. These amendments entered into force on 1 January 2013.

IMO is also discussing market-based measures which, once adopted, would complement the global regulatory regime to limit and reduce greenhouse gas emissions from shipping operations and thus contribute to the deceleration of climate change.

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* (HNS Convention). 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 was adopted in 2010.

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* (AFS) in 2001. It prohibits the use of harmful organotins in anti-fouling paints used on ships and will establish a

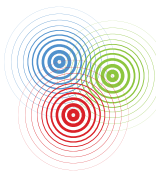
mechanism to prevent the potential future use of other harmful substances in anti-fouling systems. It entered into force in 2008.

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

In May 2009, IMO adopted the *Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships*.



SUSTAINABLE MARITIME TRANSPORTATION



**SUSTAINABLE
DEVELOPMENT:**
IMO'S CONTRIBUTION
BEYOND RIO+20

Maritime transport is the backbone of world trade and globalization. Twenty-four hours a day and all year round, ships carry cargoes to all corners of the globe. This role will continue to grow with the anticipated increase in world trade in the years to come as millions of people are expected to be lifted out of poverty through improved access to basic materials, goods and products.

The world relies on a safe, secure and efficient international shipping industry and this can only be achieved under the comprehensive regulatory framework developed and maintained by IMO. The regulatory regime developed by IMO provides a blueprint for countries to develop their maritime transport infrastructure in a safe, efficient and environmentally sound manner.

The document calls for a wide range of actions and also commits Governments to working towards a transition to a “green economy”, evolving around the three, equally important, dimensions of sustainable development – i.e. the economic, social and environmental dimensions.

IMO has developed a concept of a Sustainable Maritime Transportation System, which includes a set of goals and actions, to highlight the importance of maritime transportation by focusing on:

1. Safety culture and environment stewardship;
2. Education and training in maritime professions, and support for seafarers;
3. Energy efficiency and ship-port interface;
4. Energy supply for ships;
5. Maritime traffic support and advisory systems;
6. Maritime Security;
7. Technical co-operation;
8. New technology and innovation;
9. Finance, liability and insurance mechanisms; and
10. Ocean Governance.



The UN Conference on Sustainable Development held in Rio de Janeiro in 2012, known as Rio+20, resulted in the outcome document, entitled “The Future We Want”.

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* (LLMC) which raised the limits, in some cases by 300%. 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

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. Some Codes have been made mandatory under the relevant provisions of SOLAS and/or MARPOL.

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* (IMDG Code) first adopted in 1965; made mandatory under SOLAS amendments adopted in 2002;
- *Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes* (BC Code) (1965); the *International Maritime Solid Bulk Cargoes Code* (IMSBC Code)(2008) was made mandatory under SOLAS amendments adopted in 2008;
- *International Code of Signals* (all functions in respect of the Code were assumed by the Organization in 1965);
- *Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk* (BCH Code)(1971);
- *Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes* (1973);
- *Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels* (1974);
- *Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk* (1975);

- *Code of Safety for Dynamically Supported Craft* (1977);
- *Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units* (MODU Code) (1979);
- *Code on Noise Levels on Board Ships* (1981);
- *Code of Safety for Nuclear Merchant Ships* (1981);
- *Code of Safety for Special Purpose Ships* (1983);
- *International Gas Carrier Code* (IGC Code) (1983; mandatory under SOLAS);
- *International Bulk Chemicals Code* (IBC Code) (1983; mandatory under SOLAS and MARPOL);
- *Code of Safety for Diving Systems* (1983);
- *International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk* (International Grain Code) (1991; mandatory under SOLAS);
- *International Safety Management Code* (ISM Code) (1993; mandatory under SOLAS);
- *International Code of Safety for High-Speed Craft* (HSC Code) (1994 and 2000; mandatory under SOLAS);

- *International Life-Saving Appliance Code* (LSA Code) (1996; mandatory under SOLAS);
- *International Code for Application of Fire Test Procedures* (FTP Code) (1996; mandatory under SOLAS);
- *Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines* (NO_x Technical Code – 1997; mandatory under MARPOL).

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 assist developing countries, to ratify IMO conventions and to reach the standards contained in international maritime conventions such as SOLAS and MARPOL. As part of this programme, a number of advisers and consultants are employed by IMO to advise 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 activities are held at IMO Headquarters, many others in the developing countries themselves.

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

IMO has established a modest presence in selected developing regions, thereby facilitating IMO's input into national and regional development policies and providing active field-level participation in the development, execution and co-ordination of the delivery of IMO's Integrated Technical Co-operation Programme (ITCP). IMO currently has one regional maritime adviser for the Caribbean, based in Port of

Spain, Trinidad and Tobago, and four regional co-ordinators based in: Abidjan, Côte d'Ivoire for West and Central Africa (Francophone), Accra, Ghana for West and Central Africa (Anglophone), Nairobi, Kenya for Eastern and Southern Africa and Manila, Philippines for East Asia.

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, including multi-donor trust funds and financial arrangements held by IMO as well as from donor organizations and through partnership agreements with various countries. Individual countries also provide generous in-kind support – for example, by providing

hostship facilities for workshops and 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 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 has capacity to 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.

Since 2006, a linkage between the ITCP and the United Nations Millennium Development Goals (MDGs) has been established to ensure that those ITCP activities that contribute to the MDGs be given high priority, taking into account the special needs of LDCs and SIDS and the particular transport needs of Africa.

The issue of sustainable development is also coming into focus with support for new initiatives to promote sustainable maritime development.



THE IMO MEMBER STATE AUDIT SCHEME

IMO is progressing towards the adoption of a mandatory audit scheme, following the successful introduction of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, which was adopted in 2005. The Audit Scheme 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 expected 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 voluntary Scheme were conducted in 2006.

To make the Scheme mandatory, it is expected that the IMO Assembly in 2013 will adopt the IMO Instruments Implementation Code (IIC Code), which sets the audit

standard and is intended to be used to determine the extent to which Contracting Governments give full and complete effect to the provisions of key IMO international treaties. The relevant treaty instruments will then be amended to make the IIC Code mandatory under those instruments, to include the *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974*, (SOLAS), as amended; the *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)*; the *International Convention on Load Lines, 1966* (LL 1966) and its *1988 Protocol*; the *International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969* (TONNAGE 1969); the *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972*, as amended (COLREG 1972); and the *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW, 1978).





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 60 inter-governmental organizations, while more than 70 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 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 the

IMO Publishing Service
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 OCTOBER 2013)

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, Libya, Lithuania, Luxembourg, Madagascar, Malawi, Malaysia, Maldives, Malta, Marshall Islands, Mauritania, Mauritius, Mexico, Monaco, Mongolia, Montenegro, Morocco, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nepal, Netherlands, New Zealand, Nicaragua, Nigeria, Norway, Oman, Pakistan, Palau, Panama, Papua New Guinea, Paraguay, Peru, Philippines, Poland, Portugal, Qatar, Republic of Korea, Republic of Moldova, 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 and Tobago, Tunisia, Turkey, Turkmenistan, Tuvalu, Uganda, Ukraine, 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

Faroese; Hong Kong, China; Macao, China.





L'OMI – CE QU'ELLE EST

Les transports maritimes étant une activité internationale, il est admis depuis longtemps qu'il serait 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, sans concertation avec les autres pays.



C'est dans ce contexte qu'une conférence convoquée en 1948 par 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.

Au cours des 10 années qui se sont écoulées 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, en particulier les risques de pollution par les hydrocarbures provenant des navires-citernes. Une convention internationale consacrée à cette question a été adoptée en 1954, l'OMI en assumant la gestion et la promotion en janvier 1959. 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'Organisation est la seule institution spécialisée des Nations Unies qui a son Siège au Royaume Uni. Elle compte

actuellement 170 États Membres et trois Membres associés (juin 2013). 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.

L'OMI est une organisation technique et la plupart de ses travaux sont effectués par un certain nombre de comités et de sous-comités.

Le Comité de la sécurité maritime (MSC) est, avec l'Assemblée et le Conseil, l'un des principaux organes établis par la Convention de 1948 portant création de l'OMI. Aujourd'hui, le MSC traite de toutes les questions relatives à la sécurité des transports maritimes ainsi que des questions liées à la sûreté maritime et aux actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires.

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 de l'environnement 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 : navigation, communications, recherche et sauvetage (Sous-comité NCSR); élément humain, formation et veille (Sous-comité HTW); transport des cargaisons et des conteneurs (Sous-comité CCC);

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



système et équipement du navire (Sous-comité SSE); conception et construction du navire (Sous-comité SDC); application des instruments de l'OMI (Sous-comité III); et prévention de la pollution et intervention (Sous-comité PPR).

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

Le Comité de la coopération technique est chargé de coordonner 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.

Tous les Gouvernements Membres peuvent participer, sur un pied d'égalité, aux travaux de tous les organes techniques de l'OMI et de l'Assemblée 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 favorisé l'adoption d'une cinquantaine de conventions et protocoles et adopté plus de mille 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 devait, la première conférence que l'OMI a organisée en 1960 était consacrée à la sécurité maritime. Cette conférence a adopté la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (Convention SOLAS), laquelle est entrée en vigueur en 1965, remplaçant une version adoptée en 1948. La Convention SOLAS de 1960 portait sur toute une série de mesures destinées à renforcer la sécurité des transports maritimes 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.

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* (Convention LL) qui constitue une mise à jour d'une convention antérieure, adoptée en 1930; la *Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires* (Jaugeage 1969); 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* (Convention SAR).

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 (Convention SFV) 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. Une conférence convoquée en Afrique du Sud en octobre 2012 a adopté un accord visant à faire entrer cet instrument en vigueur.

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 (Convention STCW). La Convention STCW, entrée en vigueur en avril 1984, 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. À la suite d'une révision approfondie de la Convention STCW et du Code qui s'y rattache, des modifications importantes visant à mettre à jour ces instruments ont été adoptées en 2010 à une Conférence organisée aux Philippines (il s'agit des «Amendements de Manille»).

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 d'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 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.

Actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires

Le problème du nombre croissant d'actes de piraterie et de vols à main armée a été soulevé pour la première fois au début des années 1980. À la fin des années 1990, l'OMI a mis en place

un projet de lutte contre la piraterie, en vue d'encourager l'élaboration d'accords régionaux sur la mise en œuvre de mesures de lutte contre la piraterie. L'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (RECAAP), qui a été conclu en novembre 2004 par 16 pays d'Asie et qui prévoyait notamment la mise en place d'un Centre d'échange d'informations (ISC) du RECAAP visant à faciliter l'échange de renseignements sur la piraterie, est un modèle de coopération régionale réussie, que l'OMI souhaite reproduire ailleurs.

À l'heure actuelle, les zones à haut risque en ce qui concerne la piraterie comprennent les eaux au large des côtes somaliennes et le golfe d'Aden. Les eaux au large de la côte occidentale de l'Afrique, y compris le golfe de Guinée, constituent une autre zone sensible.

Les premières directives à l'intention des gouvernements et des propriétaires, exploitants, capitaines et équipages de navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires ont été diffusées dans les années 1990 et ont été tenues à jour et révisées. Plus récemment, des directives ont été diffusées au sujet des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes. L'OMI a également élaboré et diffusé des Directives intérimaires à l'intention des propriétaires, des exploitants et des

capitaines de navires sur l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord de navires se trouvant dans la zone à haut risque; des Directives intérimaires à l'intention des États du pavillon sur les mesures destinées à prévenir et à atténuer les actes de piraterie organisés depuis la Somalie; et les Directives intérimaires à l'intention des sociétés privées de sûreté maritime qui fournissent du personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires dans la zone à haut risque.

En 2009, les États de la région ont adopté un accord régional important à une réunion de haut niveau organisée par l'OMI à Djibouti. Le *Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden* (Code de conduite de Djibouti) reconnaît la portée du problème de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans la région et les signataires y déclarent qu'ils entendent coopérer dans toute la mesure du possible, et d'une manière conforme au droit international, pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires.

Une Unité de l'exécution du projet de lutte contre la piraterie a mis au point un plan d'exécution détaillé, financé essentiellement par le Fonds d'affectation spéciale pour le Code de Djibouti, en coopération avec les 20 États signataires du Code de conduite de Djibouti.

Les signataires du Code s'engagent à mener diverses activités, notamment :

- arrêter les personnes que l'on soupçonne sérieusement d'avoir commis des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires, mener des enquêtes à leur sujet et les traduire en justice, y compris celles qui incitent à commettre ces actes ou les facilitent intentionnellement;
- interdire et saisir les navires suspects et les biens qui se trouvent à leur bord;
- secourir les navires, les personnes et les biens qui font l'objet d'actes de piraterie et de vols à main armée et simplifier la prise en charge, le traitement et le rapatriement appropriés des gens de mer, des pêcheurs, du personnel de bord et des passagers qui ont fait l'objet de ces actes, en particulier ceux qui ont subi des actes de violence; et
- mener des opérations communes, aussi bien entre États signataires qu'avec les marines des pays qui ne sont pas de la région, comme,

par exemple, désigner des agents de la force publique ou d'autres agents habilités qui embarqueront à bord de navires ou d'aéronefs patrouilleurs d'un autre signataire.

Le Code encourage le partage des renseignements connexes et un réseau régional a été établi, lequel est composé de trois centres d'échange de renseignements situés à Sanaa, Mombasa et Dar es-Salaam.

Les signataires se sont également engagés à examiner leur législation nationale afin de s'assurer que les lois en place dans leur pays permettent de faire tomber sous le coup du droit pénal les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre de navires et qu'il existe des dispositions appropriées permettant l'exercice du pouvoir juridictionnel, la conduite d'enquêtes et la poursuite en justice des auteurs présumés.

Tous les signataires prennent part régulièrement à un programme régional de formation coordonné par le Centre de formation régionale de Djibouti établi par l'OMI.



PRÉVENIR LA POLLUTION ... ASSURER UNE INDEMNISATION

Bien que la *Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 1954 (OILPOL 1954)* 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 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 1969 (Convention sur l'intervention)*, 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 (FUND 1971)* établissent ensemble un régime d'indemnisation des victimes de pollution par les hydrocarbures provenant des navires.

La *Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 1954 (OILPOL 1954)* 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).

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.

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 et, en vertu de l'Annexe VI adoptée en 1997, de la pollution atmosphérique et des émissions provenant des navires. L'Annexe VI révisée, qui prévoit une réduction progressive des émissions d'oxyde de soufre (SO_x) provenant des navires et d'autres réductions des émissions

d'oxyde d'azote (NO_x) provenant des machines marines, a été adoptée en 2008 et est entrée en vigueur en 2012. Des amendements adoptés en 2011 établissent des mesures obligatoires en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des transports maritimes internationaux, en rendant obligatoire l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires neufs et en exigeant que tous les navires aient à bord un Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP). Ces amendements sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2013.

L'OMI étudie également actuellement des mesures fondées sur le marché, qui, une fois qu'elles auront été adoptées, viendront compléter le régime de réglementation international 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.

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* (Convention SNPD) 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 que les risques d'incendie et d'explosion. Un protocole visant à actualiser la Convention de 1996 a été adopté en 2010.

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 antiallure nuisibles sur les navires* (Convention AFS). Celle-ci interdit l'utilisation de composés organostanniques nuisibles dans les peintures antiallure utilisées sur les navires et prévoit la mise en place d'un mécanisme visant à prévenir l'utilisation éventuelle de systèmes antiallure contenant d'autres substances nocives. Cette Convention est entrée en vigueur en 2008.

La *Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires* (Convention BWM) a été adoptée en 2004; elle 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 de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires* (Convention sur le recyclage des navires).



SYSTÈME DE TRANSPORT MARITIME DURABLE



**DÉVELOPPEMENT
DURABLE :**
LA CONTRIBUTION DE L'OMI
AU-DELÀ DE RIO+20

Le transport maritime constitue la clé de voûte du commerce mondial et de la mondialisation. Tout au long de l'année, 24 h sur 24, les navires acheminent leurs cargaisons aux quatre coins du globe. Le rôle du transport maritime continuera de croître avec l'essor du commerce mondial qui est prévu ces prochaines années en raison de l'amélioration de l'accès aux matières, biens et produits de base, qui devrait sortir des millions de personnes de la pauvreté.

Le monde est tributaire de la sécurité, de la sûreté et de l'efficacité du secteur des transports maritimes internationaux, lesquelles ne peuvent être assurées que dans le contexte du cadre normatif global qui a été établi et qui est régulièrement mis à jour par l'OMI. Le régime réglementaire établi par l'OMI sert de modèle aux pays qui cherchent à mettre en valeur leurs infrastructures maritimes d'une manière sûre, efficace et écologiquement rationnelle.

La Conférence des Nations Unies sur le développement durable qui s'est tenue en 2012 à Rio de Janeiro, connue sous le nom de «Rio+20», a abouti à l'adoption d'un document final intitulé «L'avenir que nous voulons». Dans ce document, les gouvernements ont recensé un large éventail de mesures

à prendre et se sont engagés à œuvrer en faveur de la transition vers une économie verte qui aurait trois grandes dimensions d'une importance égale, à savoir une dimension économique, une dimension sociale et une dimension environnementale.

L'OMI a élaboré le concept d'un système de transport maritime durable qui englobe une série d'objectifs et de mesures visant à faire ressortir l'importance du transport maritime en ciblant les aspects suivants :

- 1 culture de la sécurité et gestion responsable de l'environnement;
- 2 enseignement maritime et formation aux métiers de la mer, et soutien aux gens de mer;
- 3 rendement énergétique et interface navire-port;
- 4 approvisionnement énergétique des navires;
- 5 appui à la navigation et mécanismes consultatifs;
- 6 sûreté maritime;
- 7 coopération technique;
- 8 nouvelles technologies et innovations;
- 9 mécanismes de financement, de responsabilité et d'assurance; et
- 10 gouvernance des océans.

AUTRES QUESTIONS

En 1965, l'OMI a adopté la *Convention visant à faciliter le trafic maritime international* (Convention FAL). 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* (NUCLEAR 1971).

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 (Convention LLMC) 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 *Conférence 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* (Convention WRC) 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 recommandations portant sur un large éventail de questions. Certaines de ces recommandations constituent des recueils de règles, codes, directives ou pratiques recommandées portant sur d'importantes 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. Certains recueils de règles ou codes ont été rendus obligatoires en vertu des dispositions pertinentes de la Convention SOLAS ou de MARPOL.

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.

Dans certains cas, les recommandations peuvent inclure de nouvelles prescriptions qui se sont révélées utiles ou nécessaires à la lumière de l'expérience acquise dans l'application des dispositions

précédentes. Dans d'autres cas, elles peuvent 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 principaux recueils de règles, codes et recommandations adoptés au fil des ans figurent les suivants :

- le *Code maritime international des marchandises dangereuses* (Code IMDG) adopté pour la première fois en 1965; rendu obligatoire en vertu des amendements à la Convention SOLAS adoptés en 2002;
- le *Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac* (Recueil BC), 1965; le Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC) de 2008 a été rendu obligatoire en vertu des amendements à la Convention SOLAS adoptés en 2008;
- le *Code international de signaux* (Code CIS) (toutes les fonctions liées à ce Code ont été assurées par l'Organisation en 1965);
- le *Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac* (Recueil BCH), 1971;

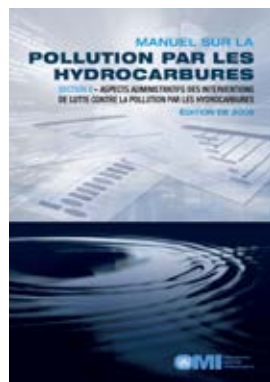
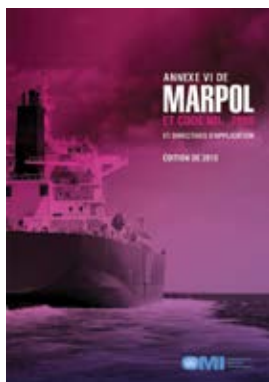
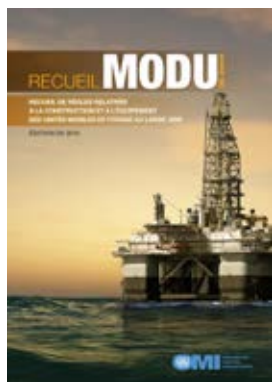
- le *Recueil de règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée* (Recueil TDC) (1973);
- le *Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche* (1974);
- le *Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac* (1975);
- le *Recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique* (1977);
- le *Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large* (Recueil MODU) (1979);
- le *Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires* (1981);
- le *Recueil de règles de sécurité applicables aux navires de commerce nucléaires* (1981);
- le *Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux* (Recueil SPS) (1983);
- le *Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz* (Recueil IGC) (1983); obligatoire en vertu de la Convention SOLAS;
- le *Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques* (Recueil IBC) (1983); obligatoire en vertu de la Convention SOLAS et de MARPOL;
- le *Recueil de règles de sécurité applicables aux systèmes de plongée* (1983);
- le *Recueil international de règles de sécurité pour le transport de grains en vrac* (Recueil international de règles sur les grains) (1991); obligatoire en vertu de la Convention SOLAS;



- le *Code international de gestion de la sécurité* (Code ISM) (1993); obligatoire en vertu de la Convention SOLAS);
- le *Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse* (Recueil HSC de 1994 et Recueil HSC de 2000; obligatoire en vertu de la Convention SOLAS);
- le *Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage* (Recueil LSA) (1996); obligatoire en vertu de la Convention SOLAS;
- le *Code international pour l'application des méthodes d'essai au feu* (Code FTP) (1996); obligatoire en vertu de la Convention SOLAS; et
- le *Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins* (Code technique sur les NO_x) (1997); obligatoire en vertu de MARPOL).

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* (Manuels IAMSAR) (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 a pour objet d'aider les pays en développement à ratifier les conventions de l'OMI et à satisfaire aux normes prescrites, notamment dans les conventions maritimes internationales telles que la Convention SOLAS et MARPOL. 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 les pays en développement eux-mêmes.

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.

L'OMI a établi une présence modeste dans certaines régions en voie de développement pour faciliter la contribution de l'OMI aux politiques de développement national et régional et assurer une participation active sur le terrain à la mise au point, l'exécution et la coordination de la mise en œuvre du Programme intégré de coopération technique de l'OMI (PICT). L'OMI dispose actuellement d'un conseiller maritime régional pour les Caraïbes,

basé à Port of Spain (Trinité et-Tobago), et de quatre coordonnateurs régionaux chargés respectivement de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (francophone) (basé en Côte d'Ivoire), de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (anglophone) (basé au Ghana), de l'Afrique de l'Est et australe (basé au Kenya) et de l'Asie de l'Est (basé aux Philippines).

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, leur financement est assuré par diverses sources, y compris les fonds d'affectation spéciale multidonateurs

détenus par l'OMI et les accords financiers qu'elle a conclus, ainsi que par des organismes donateurs et par l'intermédiaire de partenariats avec divers pays. Il arrive aussi que des pays apportent, individuellement, un appui en nature, en fournissant par exemple des installations pour accueillir des ateliers ou en offrant 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 ans, 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 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.

Depuis 2006, un lien a été établi entre le PICT et les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) de l'ONU, en vue de garantir que la priorité est donnée aux activités du PICT qui contribuent à la réalisation des OMD, en tenant compte des besoins spéciaux des PMA et des PEID, ainsi que des besoins particuliers de l'Afrique en matière de transport.

La question du développement durable prend également une importance croissante dans les débats de l'OMI, qui appuie les nouvelles initiatives visant à promouvoir le développement maritime durable.



LE PROGRAMME D'AUDIT DES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI

Compte tenu du succès de la mise en œuvre du Programme facultatif d'audit des États Membres, adopté en 2005, l'OMI devrait bientôt adopter un programme d'audit obligatoire. Le Programme d'audit a pour objet de fournir aux États Membres une évaluation complète et objective de l'efficacité avec laquelle ils exécutent et appliquent les instruments obligatoires de l'OMI couverts par le Programme.

Le Programme facultatif devrait présenter 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 du Programme facultatif ont été réalisés en 2006.

Il est prévu qu'en vue de rendre le Programme obligatoire, l'Assemblée de l'OMI adopte le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), qui établit une norme d'audit et est destiné à être utilisé pour déterminer la mesure

dans laquelle les Gouvernements Membres donnent pleinement effet aux dispositions des principaux instruments conventionnels internationaux de l'OMI. Les instruments conventionnels pertinents seront ensuite modifiés pour rendre le Code III obligatoire en vertu de ces instruments, lesquels devraient comprendre la *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (Convention SOLAS), telle que modifiée; la *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires* (Convention MARPOL); la *Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge* (Convention LL de 1966) et le *Protocole de 1988 y relatif*; la *Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires* (Jaugeage 1969) la *Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer*, telle que modifiée (Convention COLREG de 1972); et la *Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* (Convention STCW de 1978).



L'OMI – COMMENT ELLE FONCTIONNE

L'OMI œuvre par le biais d'un certain nombre de comités et sous-comités spécialisés. Chacun de ces organes est composé de représentants des États Membres.



L'OMI a conclu des accords formels de coopération avec une soixantaine d'organisations intergouvernementales; par ailleurs, elle a accordé le statut consultatif à plus de 70 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 - et parfois certains États qui ne sont pas 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

(OCTOBRE 2013)

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, Comores, 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, Jamaïque, Japon, Jordanie, Kazakhstan, Kenya, Kiribati, Koweït, Lettonie, Liban, Libéria, Libye, Lituanie, Luxembourg, Madagascar, Malaisie, Malawi, Maldives, Malte, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mexique, Monaco, Mongolie, Monténégro, Mozambique, Myanmar, Namibie, Népal, Nicaragua, Nigeria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Oman, Ouganda, Pakistan, Palaos, Panama, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Paraguay, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, Qatar, République arabe syrienne, République de Corée, République de Moldova, 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, Uruguay, Vanuatu, Venezuela (République bolivarienne du), Viet Nam, Yémen, Zimbabwe.

MEMBRES ASSOCIÉS

Hong Kong, Chine
Îles Féroé
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 constitutivo de 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 (junio de 2013) está integrada por 170 Estados Miembros y tres Miembros Asociados. El órgano rector de la OMI es la Asamblea, que se reúne una vez cada dos años. 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 uno de sus órganos principales junto con la Asamblea y el Consejo, constituidos por el Convenio constitutivo de la OMI de 1948. En la actualidad, el MSC se ocupa de todo tipo de cuestiones relativas a la seguridad de la navegación, así como de abordar asuntos relacionados con la protección marítima, la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

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 ambiente por los buques.

Hay varios subcomités cuyos nombres indican los temas de los que se ocupan: Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (NCSR); Subcomité del factor

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



humano, formación y guardia (HTW); Subcomité de transporte de cargas y contenedores (CCC); Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE); Subcomité de proyecto y construcción del buque (SDC); Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (III) y, el Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (PPR).

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.

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 órganos técnicos y la Asamblea 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* (Convenio 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.

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* 1972, (Reglamento de Abordajes) 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 (Convenio SAR).

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. En octubre de 2012, una conferencia celebrada en Sudáfrica adoptó un acuerdo que facilitará la entrada en vigor del tratado.

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. El Convenio de Formación 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. Tras un examen pormenorizado, en 2010 se adoptaron revisiones importantes al Convenio de Formación y el Código de Formación conexo, con el propósito de actualizarlos, en una conferencia celebrada en Filipinas (las denominadas «Enmiendas de Manila»).

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 recomendaciones sobre medidas de protección para los buques de pasaje de transbordo rodado dedicados a viajes internacionales de duración igual o inferior a 24 h, 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.

Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques

El problema del aumento de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques se puso de relieve por primera vez en la OMI a principios del decenio de 1980. A finales del decenio de 1990, la OMI inició un proyecto antipiratería con el objeto de

fomentar la concertación de acuerdos regionales para la implantación de medidas de lucha contra la piratería. El Acuerdo de cooperación regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia (RECAAP), concertado en noviembre de 2004 por 16 países de Asia y que cuenta con el Centro de intercambio de información (ISC) para facilitar el intercambio de información relativa a la piratería, constituye un buen ejemplo de cooperación regional eficaz que la OMI quiere reproducir en otros lugares.

En la actualidad se ha producido un deterioro de la situación de la protección marítima frente a la costa de Somalia y el golfo de Adén (así como en el golfo de Guinea), que son zonas en las que el azote de la piratería es crítico.

Las orientaciones para los Gobiernos y los propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques se publicaron por primera vez en el decenio de 1990 y han sido objeto de actualizaciones y revisiones. Más recientemente se han publicado orientaciones sobre piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia. La OMI también ha elaborado y publicado orientaciones provisionales para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo de los buques en la zona de alto riesgo, orientaciones para los Estados de abanderamiento sobre

las medidas para prevenir y mitigar los actos de piratería con base en Somalia, y orientaciones provisionales para las compañías privadas de protección marítima que facilitan personal privado de protección armada a bordo de los buques en la zona de alto riesgo.

En 2009, los Estados de la región adoptaron en Djibouti un acuerdo regional importante en una reunión de alto nivel organizada por la OMI. El *Código de conducta relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén* (Código de conducta de Djibouti) reconoce el alcance del problema de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en la región, y sus signatarios declaran su intención de cooperar en la mayor medida posible, y de conformidad con el derecho internacional, en la represión de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

Una dependencia para la implantación del proyecto se ha esforzado en elaborar un plan de implantación detallado, financiado principalmente mediante el Fondo fiduciario de la OMI para el Código de conducta de Djibouti, en cooperación con 20 Estados signatarios del Código de conducta de Djibouti. Los signatarios del Código de conducta de Djibouti se comprometen a cooperar en una serie de actividades, entre ellas:

- la investigación, detención y enjuiciamiento de las personas

bajo sospecha razonable de haber cometido actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, incluyendo las personas que inciten o faciliten intencionadamente dichos actos;

- la interceptación y la captura de los buques sospechosos y de los bienes a bordo de dichos buques;
- el rescate de buques, personas y bienes objeto de actos de piratería y robos a mano armada y la facilitación de los cuidados, el tratamiento y la repatriación adecuados a la gente de mar, pescadores y otro personal de a bordo, así como al pasaje que haya sido víctima de dichos actos, particularmente en los casos en que hayan sido sometidos a actos violentos; y
- la realización de operaciones compartidas, tanto entre Estados signatarios como con las marinas de guerra de países de fuera de la región, tales como la designación

de funcionarios de los cuerpos de seguridad u otras autoridades para embarcar en los buques o aviones de patrulla de otro signatario.

El Código de Djibouti alienta el intercambio de información conexa, y se ha creado una red regional que cuenta con tres centros de intercambio de información en Saná, Mombasa y Dar es Salaam.

Asimismo, los signatarios del Código se comprometen a revisar sus respectivas legislaciones nacionales con vistas a garantizar que se dispone de leyes que tipifiquen como delito los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, y de disposiciones adecuadas para el ejercicio de la jurisdicción, la realización de investigaciones y el enjuiciamiento de los presuntos delincuentes.

Todos los signatarios participan en un programa habitual de formación regional constituido por la OMI y coordinado a través del Centro de formación regional de Djibouti.



PREVENIR LA CONTAMINACIÓN ... FACILITAR LA INDEMNIZACIÓN

Si bien el *Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos 1954*, (OILPOL 1954) 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*, (FONDO 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* (OILPOL 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 (Convenio MARPOL).

En 1978, la OMI organizó la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, que adoptó un protocolo relativo al Convenio MARPOL de 1973 que introdujo medidas adicionales, incluidas las prescripciones para ciertas técnicas operacionales y una serie de prescripciones modificadas relativas a la construcción. En efecto, el Protocolo de 1978 relativo al Convenio MARPOL de 1973 incorpora las modificaciones al convenio original. A este instrumento combinado se le conoce comúnmente como MARPOL 73/78 y entró en vigor en octubre de 1983. Desde entonces, el Convenio ha sido objeto de enmiendas en varias ocasiones.

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, las aguas sucias y, de conformidad con lo dispuesto en el Anexo VI adoptado en 1997, la contaminación atmosférica y las emisiones procedentes de los buques. En 2008 se adoptó y en 2010 entró en vigor el Anexo VI revisado, gracias al cual se produjo 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. Las enmiendas adoptadas en

2011 establecen medidas de carácter obligatorio para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo internacional, haciendo que el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) adquiera carácter obligatorio para buques de nueva construcción y que el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) sea un requisito para todos los buques. Estas enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 2013.

La OMI también está en proceso de debatir medidas de mercado, que, una vez adoptadas, complementarían el sistema reglamentario de alcance mundial para limitar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de las operaciones del transporte marítimo y así contribuir a la desaceleración del cambio climático.

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 (Convenio 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. En 2010 se adoptó 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, 1972* (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.

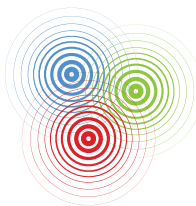
La OMI adoptó el *Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques en 2001* (Convenio AFS). El Convenio prohíbe el empleo de organoestaños perjudiciales en las pinturas antiincrustantes para buques, y establecerá un mecanismo para evitar un posible uso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

En 2004 se adoptó el *Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques* con el propósito de 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 el *Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques*.



SISTEMA DE TRANSPORTE MARÍTIMO SOSTENIBLE



DESARROLLO SOSTENIBLE:

LA CONTRIBUCIÓN DE LA OMI
MÁS ALLÁ DE RÍO+20

El transporte marítimo es la columna vertebral del comercio y la globalización mundiales. Durante todo el año, las 24 horas del día, los buques transportan cargas a todos los extremos del planeta. Se trata de una función que continuará aumentando con el incremento previsto del comercio mundial en los años venideros, cuando se prevé que millones de personas salgan de la pobreza gracias a un mayor acceso a materiales, bienes y productos básicos.

El mundo depende de un sector marítimo internacional seguro, protegido y eficiente, lo cual sólo puede lograrse en el marco normativo global concebido y amparado por la OMI. El régimen normativo creado por la Organización facilita un modelo a los países a fin de que desarrollen una infraestructura de transporte marítimo de un modo seguro, eficiente y ecológicamente racional.

En la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Río de Janeiro en 2012 y conocida como Río+20, se elaboró el documento titulado «El futuro que queremos», en el que se insta a la adopción de una amplia variedad de medidas y se pide a los Gobiernos que

se comprometan a trabajar en pos de una transición a una «economía verde», que gire en torno a tres dimensiones del desarrollo sostenible, a saber, la económica, la social y la ambiental, todas ellas de igual importancia.

La OMI ha elaborado un concepto de sistema de transporte marítimo sostenible, que incluye una serie de objetivos y medidas, con objeto de destacar la importancia del transporte marítimo, centrándose en:

- 1 cultura de la seguridad y liderazgo en cuestiones ambientales;
- 2 educación y formación relativas a las profesiones marítimas, y apoyo a la gente de mar;
- 3 eficiencia energética e interfaz buque-puerto;
- 4 suministro energético para los buques;
- 5 apoyo al tráfico marítimo y sistemas de asesoramiento;
- 6 protección marítima;
- 7 cooperación técnica;
- 8 nueva tecnología e innovación;
- 9 mecanismos de financiación, responsabilidad y seguros; y
- 10 gobernanza de los océanos.

OTROS ASUNTOS

En 1965 la OMI adoptó el *Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional* (FAL 1965). 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.

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, 1971* (NUCLEARES 1971).

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. Algunos códigos han adquirido carácter obligatorio de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio SOLAS o el Convenio MARPOL.

Muchos Gobiernos aplican las disposiciones de esas recomendaciones incorporándolas, en su totalidad o en parte, en su legislación o reglamentos nacionales. Algunos códigos importantes han adquirido carácter obligatorio mediante la inclusión de las referencias pertinentes en un convenio.

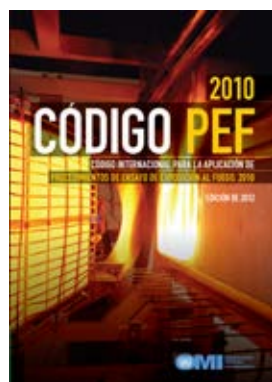
En determinados casos, las recomendaciones llegan a incluir

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:

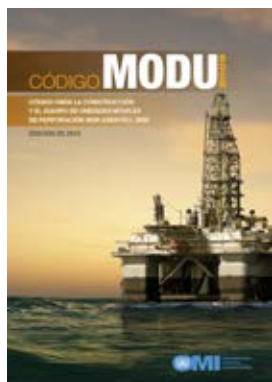
- el *Código marítimo internacional de mercancías peligrosas* (Código IMDG), adoptado por vez primera en 1965, que adquirió carácter obligatorio en virtud de las enmiendas al Convenio SOLAS adoptadas en 2002;
- el *Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel* (Código de Cargas a Granel, 1965); el *Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel* (Código IMSBC, 2008), obligatorio en virtud de las enmiendas al Convenio SOLAS adoptadas en 2008;
- el *Código Internacional de Señales* (Código CIS) (todas las funciones con respecto a este Código fueron asumidas por la Organización en 1965);

- el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ, 1971);
- el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera (1973);
- el Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros (1974);
- el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (1975);
- el Código de seguridad para naves de sustentación dinámica (1977);
- el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, (Código MODU, 1979);
- el Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques (1981);
- el Código de seguridad para buques mercantes nucleares (1981);
- el Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (1983);
- el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG, 1983), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS;
- el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ, 1983), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS y del Convenio MARPOL;
- el Código de seguridad para sistemas de buceo (1983);
- el Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel (Código Internacional para el Transporte de Grano, 1991), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS;



- el *Código Internacional de Gestión de la Seguridad* (Código IGS, 1993), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS;
- el *Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad* (Código NGV, 1994 y 2000), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS;
- el *Código internacional de dispositivos de salvamento* (Código IDS, 1996), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS;
- el *Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego* (Código PEF, 1996), obligatorio en virtud del Convenio SOLAS; y
- el *Código técnico relativo al control de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diésel marinos* (Código Técnico sobre los NO_x, 1997), obligatorio en virtud del Convenio MARPOL.

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* (Manuales IAMSAR) (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 países en desarrollo a ratificar los convenios de la Organización y a alcanzar los niveles dispuestos en convenios marítimos internacionales tales como el Convenio SOLAS y el Convenio MARPOL. Como parte de este programa, la OMI contrata a cierto número de asesores y consultores para asesorar 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 actividades tienen lugar en la sede de la OMI, muchas otras en los propios países en desarrollo.

En 1977, tras reconocer la importancia de implantar 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.

La OMI ha establecido una presencia modesta en determinadas regiones en desarrollo, facilitando así la aportación de la OMI a las políticas de desarrollo nacionales y regionales y participando activamente sobre el terreno en el desarrollo, puesta en práctica y coordinación de la ejecución de su Programa integrado de cooperación técnica (PICT). En la actualidad, la OMI cuenta con un asesor marítimo regional para el Caribe con base en Puerto

España (Trinidad y Tabago), y cuatro coordinadores regionales con base en Abidján (Côte d'Ivoire) para África occidental y central (francófono), Accra (Ghana) para África occidental y central (anglófono), Nairobi (Kenya) para África oriental y meridional, y Manila (Filipinas) para Asia oriental.

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, como los fondos fiduciarios de donantes múltiples, los acuerdos financieros suscritos por la OMI y las organizaciones donantes, así como mediante acuerdos de asociación con varios países. Asimismo,

diversos países aportan generosas contribuciones en especie, por ejemplo, proporcionando medios de acogida para la celebración de cursillos y 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 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 tiene capacidad para 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.

Desde el 2006 existe una vinculación entre el PICT y los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) de las Naciones Unidas con el objeto de garantizar que se otorga mayor prioridad a las actividades del PICT que contribuyen al logro de los ODM, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los PMA y los PEID, así como las necesidades especiales de África en el ámbito del transporte marítimo.

La OMI está prestando más atención a la cuestión del desarrollo sostenible. Este interés se pone de manifiesto mediante el apoyo prestado a las iniciativas nuevas que promueven el desarrollo marítimo sostenible.



PLAN DE AUDITORÍAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA OMI

La OMI avanza hacia la adopción de un plan de auditorías obligatorio tras la introducción eficaz del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, adoptado en 2005. El Plan de auditorías tiene por objeto 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.

Se espera que el Plan de auditorías brinde 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 voluntario se llevaron a cabo en 2006.

A fin de conferir carácter obligatorio al Plan, se espera que la Asamblea de la OMI de 2013 adopte el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), que fija las normas de auditoría y tiene por objeto determinar hasta qué punto los

Gobiernos Contratantes dan plena y total efectividad a las disposiciones de los tratados internacionales clave de la OMI. Posteriormente se enmendarán los instrumentos pertinentes del tratado para conferir carácter obligatorio al Código III, de conformidad con lo dispuesto en los mismos, de manera que incluya el *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974*, enmendado (Convenio SOLAS), el *Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973* (Convenio MARPOL), el *Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966*, (Convenio de Líneas de Carga 1966) y su Protocolo de 1988, el *Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969* (Convenio de Arqueo 1969), el *Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972*, en su forma enmendada (Reglamento de Abordajes 1972), el *Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978*, en su forma enmendada (Convenio de Formación).



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 60 organizaciones intergubernamentales y se ha concedido carácter consultivo a más de 70 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 y comités 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 de la OMI,
4 Albert Embankment,
London SE1 7SR, Reino Unido**

Sírvase 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

(A OCTUBRE DE 2013)

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, Comoras, 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, Jamaica, Japón, Jordania, Kazajistán, Kenya, Kiribati, Kuwait, Letonia, Líbano, Liberia, Libia, Lituania, Luxemburgo, Madagascar, Malasia, Malawi, Maldivas, Malta, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Mónaco, Mongolia, Montenegro, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nepal, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Pakistán, Palau, 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 de Moldova, 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, Uruguay, Vanuatu, Venezuela (República Bolivariana de), Viet Nam, Yemen y Zimbabwe.

MIEMBROS ASOCIADOS

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

NOTES



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