

OMCI: Rendre les mers plus sûres et plus propres

Depuis 1959, date de la première réunion de son Assemblée, l'OMCI a essentiellement un double objectif: améliorer la sûreté de la navigation maritime et empêcher que les navires ne polluent les mers.

Il est donc normal que la Journée mondiale de la mer, qui a lieu cette année le 17 mars, ait été consacrée aux thèmes de la sûreté de la navigation et de la propreté des océans.

Ces deux thèmes sont étroitement liés. En effet, un pétrolier qui est sûr ne pollue pas les mers; or, ce type de navire représente maintenant en tonnage la plus grande partie de la flotte mondiale. Etant donné que de nombreuses mesures générales destinées à rendre la navigation plus sûre concernent également les navires-citernes, leur application a une influence favorable sur le milieu marin. Au nombre de ces mesures figurent des conventions relatives notamment à la navigation, à la construction navale et aux équipements transportés à bord des navires.

Au cours de ses vingt ans d'existence, l'OMCI a aussi adopté plusieurs conventions et autres mesures concernant spécifiquement les navires-citernes et la question de la pollution.

La Convention de 1954 sur la pollution par les hydrocarbures (dont l'OMCI est devenue le dépositaire en 1959) représente la première tentative importante des pays maritimes pour réduire l'incidence de la pollution par les hydrocarbures, mais depuis lors le problème s'est encore aggravé. Les quantités d'hydrocarbures transportées par mer ont été multipliées par sept en vingt ans, et s'élèvent actuellement à environ 1,7 milliard de tonnes. La flotte pétrolière mondiale, qui représentait 37 millions de tonnes de port en lourd en 1954, totalise maintenant environ 340 millions de tonnes de port en lourd; d'autre part, les dimensions des navires-citernes ont, elles aussi, augmenté dans des proportions considérables.

La Convention de 1954 a été modifiée en 1962, mais ce fut le naufrage du **Torrey Canyon** en 1967 qui a rendu le monde pleinement conscient des graves dangers que le transport d'hydrocarbures faisait courir au milieu marin.

A la suite de cette catastrophe, l'OMCI a mis au point toute une série de conventions et autres instruments. Un nouvel amendement, apporté en 1969 à la Convention de 1954, a réduit les quantités d'hydrocarbures pouvant être rejetées à la mer au cours des opérations de lavage des citernes.

Deux nouvelles conventions ont été adoptées la même année. La première donne aux Etats le droit d'intervenir en cas d'incidents en haute mer pouvant être à l'origine d'une pollution par les hydrocarbures.

La deuxième convention a trait à la responsabilité du propriétaire du navire ou de la cargaison pour les dommages dus à une pollution par les hydrocarbures. Cette convention

L'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), créée il y a 20 ans, a son siège à Londres.

visé à garantir aux victimes une indemnisation suffisante et rend le propriétaire du navire responsable des dommages.

À la conférence qui a examiné cette dernière convention, certains délégués considéraient que les limites de responsabilité fixées étaient trop basses, et que l'indemnisation prévue pourrait donc dans certains cas se révéler insuffisante.

En conséquence, l'OMCI a organisé une nouvelle conférence en 1971, qui a débouché sur l'adoption d'une convention portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Cette convention est entrée en vigueur en 1978, et le fonds exerce maintenant ses activités depuis son siège de Londres.

Ces trois conventions traitent de ce qu'on pourrait appeler les aspects juridiques de la pollution par les hydrocarbures. Toutefois, la croissance continue et très rapide du transport des hydrocarbures a montré qu'il fallait s'intéresser aussi aux aspects techniques: la pollution était tellement importante dans certaines régions que l'état du milieu marin devenait très préoccupant, non seulement à la suite d'accidents mais également du fait de l'exploitation normale des pétroliers, et en particulier du lavage de leurs citernes.

L'importante conférence organisée en 1973 afin d'examiner l'ensemble du problème de la pollution des mers due aux navires s'est conclue par l'adoption de la convention anti-pollution la plus ambitieuse qui ait jamais vu le jour. Cette convention sur la pollution des mers concerne en effet non seulement les hydrocarbures, mais également d'autres formes de pollution y compris celles dues aux ordures, aux effluents, aux produits chimiques et à d'autres substances nocives.

Elle réduit très fortement les quantités d'hydrocarbures que les navires peuvent rejeter à la mer, et interdit totalement ces rejets dans certaines zones, par exemple dans la Mer Noire et la Mer Rouge.

Dans la pratique, certains problèmes techniques ont considérablement retardé la ratification de cette convention, et à la suite de plusieurs accidents survenus à des navires-citernes au cours de l'hiver 1976-1977 de nouvelles mesures ont été demandées. C'est ainsi qu'a été réunie en février 1978 la Conférence internationale sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution.

Il se pourrait que cette conférence soit une des plus importantes de toutes celles jamais organisées par l'OMCI. Non seulement elle a terminé ses travaux dans des délais remarquablement courts (à peine dix mois après que l'OMCI ait reçu la première demande de réunion d'une telle conférence), mais de plus les mesures adoptées auront à l'avenir d'importantes conséquences sur les navires-citernes.

Au nombre de ces mesures figurent des dispositions relatives aux techniques d'exploitation telles que le lavage des citernes (pour lequel on utilise une technique dérivée de l'ancien système dit de "chargement sur résidus") et l'emploi de dispositifs à gaz inertes, mais également des dispositions relatives à la construction imposant des compartiments de ballast séparés sur des navires de dimensions bien plus petites que dans la Convention de 1973. Les plus importantes de ces nouvelles mesures sont énoncées dans les Protocoles à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la Convention de 1973 sur la pollution des mers. On peut penser qu'une des conséquences de ces mesures sera d'accélérer l'entrée en vigueur des dispositions de la Convention de 1973 relative à la pollution par les hydrocarbures.

Parallèlement, l'OMCI a également travaillé à de nombreux autres projets destinés à réduire la menace que fait peser la pollution par les hydrocarbures. C'est ainsi qu'elle a participé, en liaison avec le Programme des Nations Unies pour l'environnement, à la création, à

Malte, en décembre 1976, du Centre régional de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

Si un aspect important du travail de l'Organisation consiste, et consistera toujours, à favoriser la conclusion d'accords internationaux, l'OMCI se consacre de plus en plus au problème de l'application effective de ces accords sur le plan international. L'Organisation compte maintenant 111 Etats Membres — quatre fois plus que lors de la première réunion de son Assemblée, en janvier 1959. Un grand nombre de ces Etats sont des pays en développement, et certains d'entre eux n'ont pas l'expérience et les ressources des nations dont la tradition maritime est plus ancienne.

Afin d'aider ces pays à respecter les normes sévères exposées dans les conventions et dans les autres instruments, l'OMCI a élaboré un vaste programme d'assistance technique, dirigé soit depuis son siège, soit depuis des centres établis dans différentes régions du tiers monde.

Les succès qu'ont permis d'obtenir jusqu'à présent la bonne volonté et la détermination de la communauté internationale, grâce à la tribune et à la plateforme que constitue l'OMCI, montrent simplement que ces vingt années de lutte pour la sûreté de la navigation et la propreté des océans ne sont en fait que les vingt premières années d'un effort de très longue haleine.