



La contribution de l'OMI au développement maritime durable

Renforcement des capacités en vue de garantir la sécurité,
la sûreté et l'efficacité de la navigation sur des océans propres
par le biais du Programme intégré de coopération technique.

Table des matières

Fondement et mandat du programme de coopération technique de l'OMI	3
Vision et stratégie du pict	4
Élaboration et exécution du programme	5
Financement	6
Réalisations	7
Questions importantes	8
Défis	9
Conclusion	10
Comment contacter l'omi au sujet de son programme de coopération technique	11



**Plus de 90 %
du commerce mondial
s'effectue par mer**



Fondement et mandat du programme de coopération technique de l'OMI

Le transport maritime est d'une importance critique pour l'économie mondiale, plus de 90 % du commerce s'effectuant par mer; en outre, il représente, de loin, le moyen le plus rentable d'expédier des quantités considérables de marchandises et de matières premières dans le monde entier.

Les activités maritimes ont un rôle clé à jouer dans la réduction de l'extrême pauvreté et de la faim car elles constituent déjà une importante source de recettes et d'emplois pour de nombreux pays en développement par le biais, notamment, du métier de marin, du recyclage des navires, de la propriété, l'exploitation, la construction et la réparation de navires et des services portuaires.

L'Organisation maritime internationale (OMI) est l'institution des Nations Unies chargée de la réglementation du secteur maritime. Elle a pour mission, à l'échelle internationale, de faire en sorte, par le biais de la coopération, que le secteur des transports maritimes soit sûr, sans danger, respectueux de l'environnement, efficace et durable. Elle accomplit cette mission en adoptant des règles et normes maritimes internationales qui sont ensuite mises en œuvre et appliquées par les gouvernements dans l'exercice de la juridiction de l'État du pavillon, de l'État du port et de l'État côtier.

Les règles et normes de l'OMI sont acceptées par les gouvernements et le secteur maritime mondial parce qu'elles établissent un cadre unique et universel régissant les opérations maritimes et garantissent que le transport des marchandises échangées dans le monde se fait efficacement, en toute sécurité et dans le respect de l'environnement.

De nombreux pays en développement ne peuvent pas encore donner leur plein effet aux instruments de l'OMI. C'est pour cela, et en exécution du mandat qui lui a été confié par la Convention portant création de l'OMI, que l'Organisation a établi un Programme intégré de coopération technique (PICT) dont l'unique objet est d'aider les pays à renforcer leurs capacités humaines et institutionnelles pour qu'ils puissent se conformer de manière uniforme et effective au cadre réglementaire créé par l'Organisation.

En favorisant le renforcement des capacités dans le secteur maritime, le PICT aide les pays à garantir la sécurité, la sûreté et l'efficacité des services de transport maritime, et à protéger leurs eaux et leur littoral de la dégradation de l'environnement causée par les navires et les activités maritimes connexes. Le Programme de coopération technique de l'OMI contribue donc au développement socio-économique durable.



Vision et stratégie du PICT

Le Programme de coopération technique de l'OMI a démarré dans les années 1960. À la fin des années 1990, le Comité de la coopération technique (TCC) de l'OMI a réformé en profondeur les activités de coopération technique de l'Organisation afin de les rendre plus efficaces. Cette réforme a été l'occasion de mettre en place un cadre directeur pour l'élaboration, la conception et la mise en œuvre du PICT, lequel comprend [les principes clés](#) ci après :

- la prise en charge du processus d'élaboration et d'exécution des projets est assurée par les pays bénéficiaires eux-mêmes;
 - les priorités de l'OMI en matière de réglementation sont systématiquement intégrées dans le processus d'élaboration des programmes;
 - le PICT favorise la mise en valeur, sur une base durable, des ressources humaines et institutionnelles dans le secteur maritime, y compris la promotion de la femme;
 - le PICT encourage la collaboration régionale et la coopération technique entre pays en développement;
 - l'OMI met en place des partenariats avec les gouvernements, le secteur maritime et les organismes internationaux d'aide au développement pour assurer le financement approprié du PICT;
 - l'OMI s'efforce aussi de mobiliser en faveur de ses activités d'assistance technique les compétences spécialisées et les ressources qui existent au plan régional;
 - le PICT est coordonné avec d'autres programmes d'aide au développement dans le domaine maritime, afin de tirer le maximum d'avantages d'une conjugaison des efforts et des ressources; et
- l'OMI s'assure, par le biais de systèmes de suivi et d'exercices d'évaluation de l'impact, que les objectifs des programmes sont atteints et que les enseignements tirés sont pris en compte dans le processus d'élaboration des programmes.

Le Plan stratégique de l'Organisation pour 2012-2017 définit les orientations stratégiques qui permettront à l'OMI de réaliser les objectifs correspondant à ses missions dans les années à venir. Selon l'une de ces orientations stratégiques, l'OMI est priée de développer ses [programmes de renforcement des capacités](#) en s'attachant plus particulièrement à :

- établir des partenariats avec des gouvernements, des organisations et le secteur maritime pour le renforcement des capacités;
- assurer la viabilité à long terme du PICT;
- contribuer à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD);
- répondre aux besoins de ses États Membres en développement; et
- améliorer l'exécution, l'utilisation et l'efficacité de ses programmes de coopération technique.

À la suite du Sommet mondial de 2005, qui a fait siens et réaffirmé les OMD, l'Organisation a mis en place des liens entre le PICT et les OMD. Par le biais de ces liens, le PICT accorde la priorité aux activités qui non seulement favorisent la ratification rapide et l'application effective des instruments de l'OMI, mais aussi contribuent à la réalisation des OMD, en tenant compte des besoins particuliers des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, ainsi que des besoins spécifiques de l'Afrique en matière de transport maritime.



Elaboration et execution du programme

Les activités de coopération technique de l'OMI sont conçues et élaborées dans le cadre de partenariats pour le progrès entre les pays bénéficiaires, les bailleurs de fonds et l'Organisation.

Élaboration du PICT

Tous les deux ans, l'Organisation révisé le PICT, qui est constitué de programmes mondiaux et de programmes régionaux couvrant les régions géographiques en développement ci-après :

- Afrique;
- Etats arabes et Méditerranée;
- Asie et îles du Pacifique;
- Communauté d'États indépendants et Europe orientale; et
- Amérique latine et Caraïbes.

Mise en œuvre du PICT

Les activités d'assistance technique de l'OMI, notamment les missions d'évaluation des besoins ou de consultation, les séminaires/ateliers nationaux/régionaux et les cours de formation à long terme, sont menées principalement par l'intermédiaire du Secrétariat et de mécanismes régionaux sur le terrain, tels que :

- la présence régionale de l'OMI sur le terrain, en Afrique, en Asie et dans les Caraïbes, par l'intermédiaire de laquelle des conseils sont donnés aux pays en développement et les activités de coopération technique sont exécutées; et
- des institutions et réseaux régionaux qui, en partenariat avec l'OMI, coordonnent et gèrent les programmes régionaux d'assistance technique.



Financement

L'OMI obtient, pour ses activités d'assistance technique, un soutien financier, humain et logistique provenant de sources très diverses, parmi lesquelles :

- le Fonds de la coopération technique de l'OMI (Fonds TC);
- les fonds d'affectation spéciale multidonateurs;
- les accords bilatéraux; et
- les dons en espèce ponctuels.

Ces dernières années, l'OMI a créé six fonds d'affectation spéciale multidonateurs pour promouvoir le versement de contributions visant à résoudre des problèmes particuliers et pour financer des programmes de coopération technique spécifiques, à savoir :

- le Fonds international d'affectation spéciale pour la sûreté maritime (Fonds IMST);
- le Fonds international pour la recherche et le sauvetage (Fonds SAR);
- le Fonds international d'affectation spéciale pour le recyclage des navires (Fonds ISRT);
- le Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour les détroits de Malacca et de Singapour;
- le Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour le Code de conduite de Djibouti; et

- le Fonds d'affectation spéciale pour la coopération technique dans le cadre de la Convention et du Protocole de Londres (LC/LP).

L'Organisation a également réussi à instaurer, pour ses activités de coopération technique, des partenariats bilatéraux avec des gouvernements, des organisations internationales et des institutions régionales. Au 17 mai 2012, l'OMI comptait 71 accords de partenariat qui étaient répartis comme suit :

- appui financier;
- appui en nature, sous forme de mise à disposition, à titre gracieux, d'experts, de l'organisation d'activités d'assistance technique ou du versement de compléments en espèces qui ne passent pas par les comptes de l'OMI;
- création des bureaux des coordonnateurs régionaux de l'OMI;
- mise en place de centres d'activités dans le cadre de projets/centres d'intervention; et
- délégation des pouvoirs pour la mise en œuvre des activités de coopération technique.

Réalisations

L'OMI a réussi à fournir une assistance dans le domaine maritime à toutes les régions en développement dans tous ses domaines de compétences. On trouvera ci après des exemples des résultats de la gestion de projet par l'OMI :

- élaboration d'une législation maritime type que les pays peuvent adapter à leur situation;
- mise en place et amélioration des performances d'administrations maritimes nationales;
- création d'académies de formation maritime nationales et régionales;
- soutien aux réseaux régionaux d'autorités maritimes;
- développement de mécanismes régionaux de contrôle par l'État du port;
- création de bureaux de coordinateurs régionaux en Côte d'Ivoire, au Ghana, au Kenya et aux Philippines et du poste de conseiller maritime régional pour les Caraïbes;
- conception de plans d'urgence nationaux et régionaux et des cours de formation correspondants en matière de préparation et de lutte contre la pollution des mers, en partenariat avec des gouvernements et l'industrie pétrolière aux niveaux national, régional et international;
- mise en place de réseaux ou d'associations officiels pour les femmes employées par des autorités maritimes;
- élaboration de stratégies régionales de sécurité maritime, de protection du milieu marin, de modernisation de la législation maritime et de facilitation du trafic maritime international;
- aide à la mise au point de plans mondiaux de recherche et de sauvetage et à la formation du personnel chargé de leur exécution;
- création de sites de démonstration pour des activités multidisciplinaires relatives à la protection du milieu marin qui peuvent être reproduites dans d'autres pays et régions en développement;
- octroi de bourses de formation maritime spécialisée, "en cours d'emploi" ou dans des institutions de formation;
- création d'un programme de cours types de formation pour aider à l'application de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

Établissements mondiaux de formation maritime de l'OMI

Depuis plus de vingt ans, l'OMI contribue à offrir aux pays en développement et développés la possibilité d'accéder à une éducation maritime de haut niveau, grâce à la création de trois établissements prestigieux. Ce succès est le fruit d'un partenariat efficace entre l'OMI, les gouvernements et les donateurs.

L'Université maritime mondiale (UMM), située à Malmö (Suède), a été fondée en 1983. Elle a acquis depuis

une excellente réputation en tant que centre mondial d'enseignement, de formation et de recherche de haut niveau pour les spécialistes de la communauté maritime internationale. À ce jour, 3 240 étudiants au total, provenant de plus de 163 pays et territoires de par le monde, ont obtenu leur diplôme de l'Université.

L'Institut de droit maritime international de l'OMI, situé à La Valette (Malte), a été fondé en 1988, dans l'objectif de former des spécialistes en droit maritime international. À ce jour, 530 juristes au total, venant de quelque 119 États et territoires du monde entier, ont obtenu leur diplôme de l'Institut.

L'Académie maritime internationale (IMA) de l'OMI, située initialement à Trieste (Italie), a été fondée en 1988 pour répondre aux besoins des pays en développement en experts maritimes nationaux qualifiés. L'Académie a cessé ses activités en 2005 mais dans l'intervalle, plus de 749 personnes, provenant de quelque 116 pays, y avaient été formées.

En 2008, il a été décidé de créer une nouvelle institution à Gênes (Italie), sous le nom d'Académie maritime internationale pour la sécurité, la sûreté et l'environnement (IMSSEA), laquelle offre désormais une formation spécialisée dans le domaine des transports maritimes internationaux, dans le droit fil des conventions et des règles de l'OMI. À ce jour, 139 étudiants au total, provenant de quelque 53 pays et territoires du monde entier, ont été diplômés de l'Académie.

Répondre aux besoins particuliers de l'Afrique

Répondre aux besoins particuliers de l'Afrique constitue l'un des principaux objectifs de la Déclaration du Millénaire de 2000. Conformément à plusieurs résolutions adoptées par l'Assemblée générale des Nations Unies, depuis le milieu des années 1990, l'OMI donne priorité à l'Afrique dans l'affectation de ses ressources d'assistance technique. Les activités menées à bien dans le cadre du PICT dans cette région tiennent également compte des plans d'actions du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique. Sur les quatre bureaux de présence régionale de l'OMI, trois sont situés en Afrique, en Côte d'Ivoire, au Ghana et au Kenya. Dans le cadre du PICT, l'OMI traite également des "cibles et indicateurs en matière de transport liés aux objectifs du Millénaire pour le développement", tels qu'ils ont été présentés dans le rapport de 2005 des Ministres du transport de l'Union africaine.

La priorité a été accordée à la mise en place de moyens de recherche et de sauvetage maritimes, ce qui a permis la constitution d'un réseau performant de cinq centres de coordination de sauvetage maritime (MRCC) et de 26 centres secondaires; le premier de ces centres a été mis en service à Mombasa (Kenya), en mai 2006, le deuxième au Cap (Afrique du Sud) en janvier 2007, le troisième à Lagos (Nigéria) en mai 2008, le quatrième à Monrovia (Libéria) en avril 2009 et le cinquième à Rabat (Maroc) en mars 2011.



Principaux aspects des travaux de l'OMI

Une question importante qui a toujours figuré au programme de travail de l'OMI et qui occupe une place de plus en plus importante est celle de la [protection du milieu marin](#). Elle englobe notamment les points tels que l'amélioration des méthodes de gestion des eaux de ballast des navires pour tenter de régler le problème des espèces envahissantes, la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, les émissions de gaz à effet de serre et le recyclage des navires.

Au lendemain du "11 septembre", la [sûreté maritime](#) est devenue partie intégrante des responsabilités de l'OMI. En février 2002, l'OMI a lancé un programme mondial de coopération technique sur la sûreté maritime, onze mois avant d'adopter des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime conçues pour lutter contre les actes de terrorisme et permettre aux navires et aux installations portuaires de coopérer en vue de détecter et de contrecarrer les actes qui menacent la sûreté dans le secteur des transports maritimes. Qui plus est, l'escalade alarmante des [actes de piraterie](#) qui a été constatée dans les eaux situées au large des côtes somaliennes et dans le golfe d'Aden depuis le deuxième semestre de 2008 a attiré l'attention du grand public sur le sort des gens de mer.

Pour renforcer davantage l'application effective des instruments de l'OMI par les États Membres, l'Organisation a mis en place le [Programme facultatif d'audit des États Membres de l'OMI](#). Des cours de formation régionaux ont été organisés à l'intention des auditeurs pour aider les

pays en développement à se préparer et à participer au programme d'audit.

Une autre question importante dont l'OMI se préoccupe actuellement est la façon dont elle peut apporter une contribution positive à la réalisation des OMD. Il a été reconnu que les activités de coopération technique de l'OMI pouvaient concourir à cinq au moins des OMD. Elles peuvent aider à réduire l'extrême pauvreté et la faim, à promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes, à combattre le VIH/sida, le paludisme et d'autres maladies, à assurer un environnement durable et à mettre en place un partenariat mondial pour le développement.

Pour faire face à la [pénurie d'officiers qualifiés dans la marine marchande](#), il est important d'inverser la tendance et de faire savoir que l'industrie des transports maritimes offre des perspectives de carrière qui sont à même de répondre aux attentes des jeunes gens ambitieux et capables dont elle a besoin de toute urgence. Si l'on veut disposer d'une réserve de gens de mer compétents et efficaces qui possèdent les qualifications et les certificats requis, à l'échelle internationale, il faut présenter aux jeunes le métier de marin en leur démontrant qu'il s'agit d'une carrière tout à fait viable pour les personnes qui ont le bon profil. Pour ce faire, il a été décidé en 2008 de lancer une campagne intitulée "Larguez les amarres" en œuvrant en collaboration avec l'Organisation internationale du Travail et les organisations du secteur maritime.



Défis

Le PICT gagne de l'importance chaque fois que l'OMI adopte un nouvel instrument et lorsque des liens avec les OMD sont mis en évidence. Des inquiétudes ont toutefois été exprimées quant à la capacité de l'OMI à répondre aux besoins croissants des pays en développement en matière d'assistance technique et, en particulier, quant à la viabilité financière à long terme du PICT. Le défi pour l'OMI est de trouver des moyens équitables et durables de financer le PICT et d'améliorer son efficacité.

Cela fait quelque temps que l'OMI cherche comment [trouver un moyen durable de financer le PICT](#). Dans ce cadre, le TCC a récemment adopté une stratégie afin de garantir la viabilité financière constante du PICT grâce à un financement de base et à l'utilisation d'appuis extérieurs et en nature, ainsi qu'à l'optimisation du rapport coût-efficacité de l'exécution. Les États Membres, le Secrétariat de l'OMI et les organisations internationales intéressées se partagent la responsabilité de la mobilisation des ressources en vue de l'exécution du PICT. L'OMI a conclu de nombreux accords de partenariat avec des gouvernements, des organisations internationales et des institutions régionales en vue de l'exécution du PICT. Il faut toutefois que le Secrétariat de l'OMI favorise davantage les synergies entre les programmes bilatéraux de renforcement des capacités maritimes et le PICT et encourage la participation du secteur privé.

Les États Membres sont invités non seulement à fournir d'éventuels contributions financières et appuis en nature,

mais aussi à examiner les liens entre le PICT et les OMD lorsqu'ils élaborent leurs programmes d'aide publique au développement concernant le secteur des transports maritimes et à collaborer avec l'OMI à la conception et à la mise en œuvre de campagnes de mobilisation des ressources.

[Pour améliorer l'efficacité du PICT](#), l'OMI a élaboré, au fil des années, un cadre de contrôle, d'évaluation et d'audit, qui comprend une évaluation sur place, une évaluation rétrospective, un exercice d'évaluation de l'impact, une vérification intérieure et une vérification extérieure des comptes. Le renforcement de la fonction de suivi exercée par le TCC en ce qui concerne l'élaboration et la mise en œuvre des activités de coopération technique de l'Organisation s'est manifesté par l'allongement du temps de réunion qui lui est alloué et par le fait qu'il est tenu d'examiner et d'approuver des rapports très complets sur l'exécution du PICT et sur les exercices d'évaluation de l'impact.

Afin de [renforcer l'efficacité du PICT](#), la gestion des activités de coopération technique de l'OMI a été incluse dans le programme de gestion du changement. À l'issue des recommandations qui ont été formulées, un cadre contractuel a été établi entre la Division de la coopération technique et les agents d'exécution pour préciser le degré d'exécution des objectifs et les résultats à atteindre, sur la base des paramètres convenus.



Conclusion

Tandis que plus de la moitié de la population mondiale vit à moins de 60 km d'un littoral, un grand nombre des plus démunis s'entassent dans les régions côtières et dépendent des ressources de la mer pour leur subsistance. La Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) a reconnu que le milieu marin, y compris les océans, toutes les mers et les zones côtières adjacentes, constituaient un véritable atout qui offrait des possibilités de développement durable. Toutefois, pour que ces possibilités se concrétisent pleinement, il faut qu'une infrastructure des transports maritimes caractérisée par la sécurité, la sûreté, l'efficacité et le respect de l'environnement soit en place.

L'OMI dispose à la fois d'experts techniques et juridiques

qui élaborent les règles et normes de portée mondiale de l'Organisation et de près de 40 ans d'expérience couronnée de succès dans le cadre de la mise au point, du financement et de la gestion de projets d'assistance dans le domaine maritime à l'intention des pays en développement. Son statut d'institution spécialisée du système des Nations Unies lui confère des avantages spécifiques tels que l'impartialité et l'universalité.

Les gouvernements, qu'ils soient donateurs ou bénéficiaires, et le secteur des transports maritimes dans son ensemble sont priés instamment de mettre en place des partenariats avec l'OMI et de faire tout leur possible pour appuyer le programme de coopération technique de l'Organisation.



Comment contacter l'OMI au sujet de son programme de coopération technique

Les demandes d'assistance technique sont d'abord examinées par les experts de l'OMI en matière de coopération technique et de coopération pour le développement, tant au Siège que sur le terrain. Les activités d'assistance technique requises sont ensuite identifiées et mises en œuvre en coordination avec le pays bénéficiaire intéressé et d'autres partenaires pour le développement.

Le personnel de la Division de la coopération technique de l'OMI peut fournir de plus amples renseignements aux gouvernements, institutions, entreprises et particuliers qui souhaitent appuyer le programme de coopération technique de l'Organisation.

Coordonnées :

M./Mme le Directeur
Division de la coopération technique
Organisation maritime internationale (OMI)
4 Albert Embankment
Londres SE1 7SR
Royaume-Uni

Téléphone : +44-(0)20-7735-7611
Télécopieur : +44-(0)20-7587-3210
Courriel : info@imo.org
Site Web : www.imo.org



4 Albert Embankment
Londres SE1 7SR
Royaume-Uni

Téléphone : +44-(0)20-7735-7611
Télécopieur : +44-(0)20-7587-3210
Courriel : info@imo.org
Site Web : www.imo.org