



## **Journée mondiale de la mer 2004**

### **OMI 2004 : PLEINS FEUX SUR LA SÛRETÉ MARITIME**

#### **Message du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale M. Efthimios E. Mitropoulos**

Tous les ans, l'Organisation maritime internationale, ses 164 États Membres et ses trois Membres associés célèbrent la Journée mondiale de la mer - l'occasion pour nous de faire connaître à un plus large public les objectifs et les réalisations de l'Organisation mais aussi de le sensibiliser davantage au rôle vital que joue le secteur maritime dans la vie de tout un chacun.

En 2002, l'OMI a souscrit à un nouvel énoncé de mission, prenant acte de l'évolution de ses priorités, le mot d'ordre "Pour une navigation plus sûre et des océans plus propres" devenant "Sécurité, sûreté et efficacité de la navigation sur des océans propres". Cette nouvelle formulation était mieux adaptée aux objectifs plus larges de l'Organisation et donnait un schéma directeur pour les actions à entreprendre. En choisissant le thème de la Journée mondiale de la mer de cette année, nous avons voulu mettre en évidence l'importance particulière que l'OMI accorde, ces derniers temps, à la sûreté maritime.

Alors même que les risques naturels ne manquent pas en mer, chacun sait aujourd'hui que la navigation est aussi exposée au risque anthropique de la criminalité en mer, souvent violente et brutale, et au fléau du terrorisme international. Malheureusement, ce phénomène n'a rien de nouveau. À la fin des années 70 déjà, l'OMI a dû s'occuper de la baraterie, de la capture illégale de navires et de leur cargaison ou d'autres formes de fraude maritime. Depuis 1982, nous surveillons l'évolution de la piraterie et des vols à main armée visant les navires, dans différentes régions du monde, et nous avons pris des mesures pour lutter contre ce phénomène dans les zones les plus touchées. Le plus troublant est peut-être que ces incidents semblent de plus en plus violents, quand il s'agit d'actes de piraterie ou de vols à main armée.

Après le drame de l'**Achille Lauro** en 1985, où des terroristes s'étaient emparés d'un navire de croisière italien et avaient tué un passager avant de négocier leur retraite, l'OMI a commencé à élaborer une série de dispositions techniques visant à empêcher les actes illicites contre les passagers et les équipages à bord des navires, ce qui a abouti en mars 1988 à l'adoption de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA) et de son protocole relatif aux plates-formes au large.

Ces deux instruments ont pour principal objectif de garantir que les auteurs d'actes illicites commis contre des navires ne pourront trouver refuge dans un pays et seront poursuivis ou extradés vers un État où ils seront traduits en justice. Les actes illicites visés par la Convention SUA comprennent notamment la capture de navires par la force, les voies de faits contre des personnes à bord et l'introduction d'engins censés détruire ou endommager le navire.

Les terribles événements du 11 septembre 2001 ont ravivé plus que jamais les préoccupations de l'OMI concernant les actes illicites qui menacent la sécurité des navires, de leurs passagers et des équipages. Au lendemain du 11 septembre, il est apparu clairement que le secteur maritime avait besoin d'un nouvel ensemble de mesures, plus rigoureux et plus complet qui réponde au problème de la sûreté maritime. En novembre 2001, l'Assemblée de l'OMI a demandé un réexamen systématique de toutes les mesures en vigueur visant la violence et la criminalité en mer. Dans le même temps, les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS présents à l'Assemblée ont décidé qu'une conférence diplomatique sur la sûreté maritime se tiendrait en décembre 2002 pour adopter toute nouvelle règle ou disposition qui serait jugée nécessaire en matière de sûreté. L'Assemblée a décidé aussi d'octroyer un supplément substantiel d'un million et demi de livres sterling au Programme de coopération technique de l'OMI, afin d'aider les pays en développement à s'attaquer aux questions de sûreté maritime.

La Conférence diplomatique de 2002 a adopté une série de nouvelles mesures de sûreté de grande portée, assortie de 11 résolutions, qui représentaient l'aboutissement d'une année de travail intense et approfondi à l'OMI. Ces nouvelles mesures sont entrées en vigueur le 1er juillet 2004.

La plus fondamentale est l'adoption du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires – le Code ISPS. Ce code offre un cadre cohérent et normalisé pour l'évaluation des risques, permettant ainsi aux gouvernements de compenser l'aggravation des menaces en rendant moins vulnérables les navires et les installations portuaires, après avoir défini un niveau de sûreté souhaitable et les mesures de sûreté appropriées.

Les efforts de l'OMI pour améliorer la sûreté maritime s'inscrivent dans le cadre d'une initiative de l'ensemble du système des Nations Unies contre le terrorisme. Le lendemain même des attentats du 11 septembre, le Conseil de sécurité de l'ONU a adopté sa résolution 1368; plusieurs autres ont été adoptées depuis pour lutter contre le terrorisme. Ainsi la résolution 1456 du Conseil de sécurité, adoptée en janvier 2003, demande instamment aux États de s'aider mutuellement à renforcer leurs moyens de prévention et de répression du terrorisme et invite le Comité contre le terrorisme à faciliter l'assistance technique ou autre, en fixant des objectifs et des priorités de portée mondiale. Cette résolution demande aussi aux organisations internationales telles que l'OMI de voir comment elles pourraient lutter plus efficacement contre le terrorisme, notamment en se concertant et en échangeant leurs informations.

C'est dans cet esprit que l'OMI a participé à des activités organisées par les Nations Unies, notamment la réunion spéciale du Comité contre le terrorisme en mars 2003 et la réunion du Groupe d'action contre le terrorisme, en février 2004. Ce groupe a été créé par les dirigeants du G8 en juin 2003 pour servir de centre de coordination et de développement de la formation et de l'assistance antiterroristes.

La frontière est souvent floue entre terrorisme et criminalité et, dans le cadre général du combat des Nations Unies contre le terrorisme, il convient de mentionner aussi la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, instrument adopté par l'Assemblée générale en novembre 2000 et entré en vigueur en septembre 2003. Dans ce contexte, l'OMI travaille avec l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime. Un protocole destiné à combattre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer a été élaboré à titre de complément de cette convention et adopté, lui aussi, par l'Assemblée générale. On retrouve dans ce protocole les éléments pertinents des dispositions prises par l'OMI pour lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic et au transport illégaux de migrants par mer, qui ont été mis à jour en 2001.

En ce qui concerne des questions fondamentales ayant une incidence sur la sûreté maritime, l'OMI collabore avec l'Organisation internationale du Travail et l'Organisation mondiale des douanes. Ainsi, en juillet 2002, l'OMI et l'OMD ont signé un mémorandum d'entente sur des questions relatives à l'inspection et l'intégrité des conteneurs du transport multimodal et à l'interface navire-port; puis, à la demande de la Conférence diplomatique de 2002 sur la sûreté maritime, l'OIT a mis au point un nouveau modèle de pièce d'identité des gens de mer qui instaure un régime plus rigoureux en la matière. Un groupe de travail mixte OIT/OMI a élaboré un recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports qui a été adopté par les deux organisations en début d'année.

Dans une perspective plus large, le travail de l'OMI en matière de sûreté maritime rejoint ses objectifs en matière de sécurité et aussi de prévention de la pollution du milieu marin. Un attentat contre un navire chargé d'hydrocarbures, de produits chimiques ou d'autres substances nocives ou dangereuses pourrait avoir un effet dévastateur sur l'environnement; en nous défendant contre le terrorisme, nous assurons donc une protection supplémentaire de l'environnement.

C'est dans cet esprit de coopération internationale contre la menace universelle du terrorisme que l'OMI a mis en place un vaste programme très diversifié d'assistance technique, dont l'ambition est d'aider les gouvernements à renforcer la sûreté maritime et celle des ports, tout particulièrement dans le monde en développement.

Le lancement effectif de ce programme mondial de coopération technique pour la sûreté maritime date de janvier 2002 c'est-à-dire, 11 mois avant l'adoption de l'ensemble de nouvelles mesures en matière de sûreté maritime. À l'origine, le programme visait, par diverses activités - séminaires, ateliers régionaux et sous-régionaux, cours de formation, missions de consultants - à faire prendre conscience des menaces existantes et des possibilités de réglementation qui, à l'époque, étaient encore à l'étude. Par la suite, on s'est orienté davantage vers les questions pratiques et l'application du nouveau régime de réglementation et de contrôle, on a établi des programmes de formation et conçu des matériels didactiques, des modèles de leçons et des cours types. On a constitué en outre un Fonds d'affectation spéciale pour la sûreté maritime, afin de disposer d'une source de financement réservée aux activités de coopération technique de l'OMI en matière de sûreté maritime.

Les gouvernements, comme le secteur maritime et portuaire, ont fait de gros efforts pour améliorer la sûreté maritime au cours des semaines et des mois qui ont suivi la Conférence de 2002 et jusqu'à l'entrée en vigueur du Code ISPS et de toutes les mesures d'accompagnement. Partout dans le monde, on s'est donné beaucoup de peine pour assurer le respect du Code, dans toute la mesure du possible. La communauté maritime a pu mesurer les progrès, à travers les chiffres publiés régulièrement par l'OMI, qui montrent que plus de 86 % des navires et 69 % des installations portuaires disposaient au 1er juillet 2004 d'un plan de sûreté approuvé. Nous approchons aujourd'hui des 100 % et je tiens à saluer tous ceux qui ont travaillé en ce sens.

L'objectif premier était de sensibiliser aux menaces réelles et actuelles du terrorisme, d'expliquer la portée du Code ISPS, la meilleure manière de l'appliquer et, ce faisant, de renforcer les défenses du secteur maritime et de la marine marchande contre tout attentat terroriste. Il faut maintenant rester attentif et vigilant à tous égards et en toutes circonstances.

Il faut dire quand même que des blocages administratifs ont freiné le cours normal des événements avant la date d'entrée en vigueur. Sans ces blocages, le pourcentage de certificats internationaux de sûreté du navire délivrés au 1er juillet, aurait été bien supérieur à 56 %. Mais pour importante que soit la délivrance de certificats, ce qui compte réellement c'est le travail accompli sur le terrain : la nomination d'agents de sûreté à bord, au sein des compagnies de navigation et dans les installations portuaires, la formation dispensée, l'établissement de plans de sûreté, la prise de conscience des problèmes; et une vigilance accrue.

Il va de soi que la mise en oeuvre de mesures d'une telle importance et d'une telle ampleur a un coût. Ainsi l'OCDE a estimé que les exploitants de navire auront à prendre en charge au moins US\$1,27 milliard la première année et US\$730 millions les années suivantes. Mais d'un autre côté, on prévoit que les gains d'efficacité et la diminution des vols et des fraudes compenseront largement les dépenses engagées.

En tout état de cause, ne rien faire risquerait de coûter beaucoup plus cher car un attentat d'envergure, bien organisé, pourrait provoquer la paralysie du système des transports maritimes tout entier; les coûts se mesureraient alors sans doute en milliards de dollars. Le rapport de l'OCDE mentionne en outre des économies potentielles liées à l'introduction des nouvelles mesures : retards moins importants, trafic plus rapide, meilleur contrôle des actifs de la compagnie et diminution des pertes imputables aux vols.

Dans tout cela, une autre notion essentielle est celle d'équilibre - pas uniquement entre les coûts et les avantages mais sur d'autres plans aussi. Il faut essayer de trouver un équilibre entre l'application stricte et énergique du nouveau régime de sécurité et le souci de perturber le moins possible le trafic mondial; un équilibre entre la liberté de navigation en haute mer - droit consacré par la tradition et la loi - et la protection spéciale dont peuvent avoir besoin certaines voies de circulation stratégiques vulnérables; un équilibre entre le renforcement des mesures de sûreté de façon à empêcher criminels et terroristes de s'introduire à bord sous l'identité de gens de mer, et le désir de ne pas pénaliser injustement ces derniers.

Pour que les transports maritimes continuent vraiment de progresser en matière de sécurité, de propreté, de sûreté et d'efficacité, ils devront attirer des gens de valeur et d'envergure et j'espère que toutes les parties intéressées sauront reconnaître et apprécier la contribution des gens de mer du monde entier à la sécurité, à la sûreté et à la protection de l'environnement.

Pour conclure, même si les nouvelles dispositions de sûreté maritime internationale sont maintenant en vigueur, il ne faut pas commettre l'erreur de se reposer sur ses lauriers et penser que la mission est accomplie. Les risques sont trop élevés pour qu'on s'autorise la moindre complaisance; la conscience des problèmes et la vigilance doivent devenir une seconde nature chez tous les professionnels des secteurs maritime et portuaire. Le terrorisme n'est pas l'affaire d'un pays ou d'un groupe de pays – c'est un problème planétaire qui nous touche tous et nous devons tout mettre en œuvre pour construire ensemble des défenses solides et fiables.

Espérons que jamais nous ne connaîtrons la douleur et l'amertume que causerait la perpétration d'un acte terroriste à l'encontre des transports maritimes.

---