



N° 949

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 mars 2023

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI, *autorisant la ratification de la résolution A.1152 (32) relative aux amendements à la Convention du 6 mars 1948 portant création de l'Organisation maritime internationale*

PAR M. FRÉDÉRIC FALCON
Député

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. L'OMI : UNE ORGANISATION INTERNATIONALE CHARGÉE D'ASSURER LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DES TRANSPORTS MARITIMES ET DE PRÉVENIR LA POLLUTION DES MERS PAR LES NAVIRES	7
A. LES OBJECTIFS DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	7
1. Une institution spécialisée de l'ONU dont la création a été dictée par des catastrophes maritimes	7
2. Une organisation productrice de normes internationales opposables aux acteurs du milieu maritime	8
B. LE FONCTIONNEMENT DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	8
1. Les organes majeurs.....	8
a. L'Assemblée.....	8
b. Le Conseil	9
c. Les comités techniques	9
2. Des acteurs étatiques qui jouent un rôle prépondérant	10
a. Les États membres	10
b. Les membres élus du Conseil.....	10
3. Le financement de l'OMI.....	11
II. LA PORTÉE DES AMENDEMENTS ADOPTÉS POUR L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	13
A. LES OBJECTIFS DE LA RÉOLUTION	13
1. L'augmentation du nombre de membres du Conseil	13
2. L'allongement de la durée du mandat des membres du Conseil	14
3. L'ajout des langues arabe, chinoise et russe comme langues faisant foi.....	14
B. LES STIPULATIONS DE LA RÉOLUTION	14
C. LES PROCÉDURES DE RATIFICATION DE LA RÉOLUTION	16
EXAMEN EN COMMISSION	17
ANNEXE 1 : TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION	29

ANNEXE 2 : AUDITIONS DU RAPPORTEUR 31

INTRODUCTION

L'Assemblée nationale est saisie du projet de loi autorisant la ratification de la résolution A.1152 (32) relative aux amendements à la convention du 6 mars 1948 portant création de l'Organisation maritime internationale – l'OMI – (n° 690), institution spécialisée des Nations unies, siégeant à Londres et chargée d'assurer tout à la fois la sécurité et la sûreté des transports maritimes, ainsi que de prévenir la pollution des mers par les navires.

Cette résolution, adoptée le 8 décembre 2021 au cours de la 32^e session de l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale, a pour objet d'amender la Convention du 6 mars 1948 portant création de l'organisation en vue principalement de modifier les règles de fonctionnement de certains de ses organes décisionnels internes.

Plusieurs objectifs sont poursuivis par la résolution, notamment l'augmentation du nombre de membres siégeant au Conseil de l'organisation, l'allongement de la durée du mandat de ses membres et enfin la reconnaissance comme faisant foi des versions en langues arabe, chinoise et russe de l'ensemble des textes adoptés sous l'égide de l'OMI, en plus des versions en langues anglaise, espagnole et française.

Ces changements modestes devraient renforcer la représentativité du Conseil de l'OMI et lui permettre de plus fortement se concentrer sur les questions de fond. L'ajout des langues arabe, chinoise et russe comme faisant foi apparaît comme une question de principe à caractère juridique, sans incidence sur le fonctionnement de l'organisation et sur son financement. Cependant une telle évolution permet de renforcer l'inclusivité et le respect de la diversité au sein de l'OMI, une telle approche correspondant à la position de la France en faveur du multilinguisme au sein des organisations internationales.

I. L'OMI : UNE ORGANISATION INTERNATIONALE CHARGÉE D'ASSURER LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DES TRANSPORTS MARITIMES ET DE PRÉVENIR LA POLLUTION DES MERS PAR LES NAVIRES

A. LES OBJECTIFS DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

1. Une institution spécialisée de l'ONU dont la création a été dictée par des catastrophes maritimes

Deux accidents maritimes majeurs ont conduit à la création d'une organisation maritime consultative intergouvernementale, qui est devenue par la suite l'actuelle Organisation maritime internationale.

D'une part, l'accident du navire *Princess Alice*, qui coula le 3 septembre 1878 dans les eaux de la Tamise, suite à une collision avec le navire charbonnier *Bywell Castel* à cause d'une divergence d'interprétation quant aux règles applicables lorsque deux navires se croisent.

D'autre part, le tristement célèbre naufrage du *Titanic* dans la nuit du 14 au 15 avril 1912, qui coula après avoir heurté un iceberg lors de sa traversée inaugurale entre Southampton et New York. Les enquêtes menées à la suite de cet accident mirent notamment en évidence l'insuffisance du nombre de canots de sauvetage par rapport au nombre de passagers. En effet, selon la réglementation en vigueur, le nombre minimum de canots de sauvetage était déterminé par le tonnage du navire et non par le nombre de passagers à son bord.

À la suite de ces deux catastrophes maritimes et face à la nécessité de mieux contrôler les pratiques en mer est ainsi née la convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS ⁽¹⁾) en 1914, dont de nouvelles versions ont été adoptées en 1929, 1948, 1960 et 1974 ⁽²⁾. En parallèle, plusieurs pays ont proposé de mettre en place un organisme international permanent pour promouvoir la sécurité maritime de manière plus efficace. Il a fallu cependant attendre la création de l'Organisation des Nations unies (ONU) elle-même pour que cet objectif se réalise enfin. Ainsi, le 6 mars 1948, une conférence internationale convoquée à Genève a adopté la convention ⁽³⁾ portant officiellement création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), entrée en vigueur le 17 mars 1958. En novembre 1975, la 9^e session de l'Assemblée de l'OMCI a amendé la convention initiale, pour notamment modifier sa dénomination

(1) Pour « *safety of life at sea* » en anglais soit « *sauvegarde de la vie humaine en mer* ».

(2) La convention peut être consultée sur le site de l'OMI en suivant le lien ci-après : [https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

(3) La convention peut être consultée sur le site de l'Organisation des Nations unies (ONU) en suivant le lien ci-après : https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XII-1&chapter=12&clang=fr

et la transformer en Organisation maritime internationale. Ce changement est entré en vigueur en mai 1982.

2. Une organisation productrice de normes internationales opposables aux acteurs du milieu maritime

L'Organisation maritime internationale est une institution spécialisée des Nations unies dont la mission consiste à assurer, par le biais de la coopération, un transport maritime sûr, sans danger, respectueux de l'environnement, efficace et durable. Pour cela, l'OMI établit les normes les plus élevées en matière de sécurité et de sûreté maritimes, d'efficacité de la navigation et de prévention et de maîtrise de la pollution par les navires. L'OMI veille également à la bonne mise en œuvre de ses instruments – l'organisation ayant établi une soixantaine de traités et près de 1 500 instruments non contraignants – pour garantir une application universelle et uniforme de ces règles sur l'ensemble de la planète.

Parmi ces instruments juridiques internationaux, la convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS) et la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL ⁽¹⁾) constituent les deux textes de référence. La première vise principalement à spécifier des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires tandis que la seconde vise à prévenir la pollution du milieu marin, que les causes soient liées à l'exploitation des navires ou à des accidents en mer.

B. LE FONCTIONNEMENT DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

1. Les organes majeurs

a. L'Assemblée

L'Assemblée est l'organe politique, auquel participent tous les États membres. Elle se réunit tous les deux ans pour approuver les programmes de travail, voter le budget et déterminer le fonctionnement financier et les méthodes de travail.

L'Assemblée se prononce également sur les textes qui lui sont soumis par le Conseil et a seule le pouvoir de recommander l'adoption de règles en matière de sécurité maritime. Elle est, en outre, chargée d'élire le Conseil de l'OMI.

Le processus décisionnel au sein de l'OMI se révèle complexe et lent en raison de la technicité des normes traitées, de leur diversité et du nombre important d'États concernés. Il est basé sur la recherche du consensus, et le vote est

(1) Pour « marine pollution » en anglais soit « pollution marine ». Des éléments sur la convention peuvent être consultés sur le site de l'OMI en suivant le lien ci-après : [https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx).

l'exception. Cette manière de procéder permet *in fine* de s'assurer de la bonne application par tous des nouvelles règles adoptées par l'organisation.

b. Le Conseil

Le Conseil de l'OMI, qui se compose de 40 États membres élus par l'Assemblée pour une durée de deux ans, est l'organe exécutif de l'organisation. Il est chargé, sous l'autorité de l'Assemblée, de superviser les travaux de l'OMI.

Entre les sessions de l'Assemblée, le Conseil exerce toutes les fonctions dévolues à celle-ci, exception faite des recommandations adressées aux États concernant la sécurité maritime et la prévention de la pollution en mer par les navires.

Le Conseil est composé de trois catégories d'États :

- la catégorie *a*), comprenant les 10 États qui sont les plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime ;
- la catégorie *b*), comprenant les 10 États qui sont le plus intéressés dans le commerce international maritime ;
- la catégorie *c*), comprenant 20 États qui n'ont pas été élus au titre des catégories précédentes et qui ont des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection garantit que toutes les grandes régions géographiques du monde sont représentées au Conseil.

L'appartenance à une catégorie plutôt qu'une autre n'est assortie d'aucune prérogative ou obligation particulière. Ainsi, tous les États membres du Conseil de l'OMI participent aux missions dévolues à cet organe dans les mêmes conditions, quelle que soit leur catégorie.

c. Les comités techniques

L'Organisation maritime internationale est également constituée de cinq comités techniques :

- le comité de la sécurité maritime ;
- le comité de la protection du milieu marin ;
- le comité juridique ;
- le comité de la coopération technique ;
- le comité de la simplification des formalités.

Par ailleurs, un certain nombre de sous-comités appuient les travaux des principaux comités techniques. Ainsi, le comité de la sécurité maritime et celui de

la protection du milieu marin sont assistés dans leurs travaux par des sous-comités tels que le sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage ou encore le sous-comité de la conception et de la construction du navire.

2. Des acteurs étatiques qui jouent un rôle prépondérant

a. Les États membres

L'OMI compte actuellement 175 États membres et 3 membres associés ⁽¹⁾. Les derniers États ayant intégré l'OMI sont l'Arménie en 2019 et le Botswana en 2021. Il n'y a actuellement aucune démarche en cours concernant de nouvelles adhésions.

Par ailleurs, les organisations internationales non gouvernementales en mesure d'apporter une contribution aux travaux de l'OMI peuvent se voir octroyer un statut consultatif par le Conseil, sous réserve de l'approbation par l'Assemblée.

b. Les membres élus du Conseil

Les États membres du Conseil de l'OMI élus pour la période biennale 2022-2023 sont répartis de la façon suivante :

- la catégorie *a*), qui comprend les 10 États les plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime, compte actuellement la Chine, la Corée du Sud, les États-Unis, la Grèce, l'Italie, le Japon, la Norvège, le Panama, le Royaume-Uni et la Russie ;
- la catégorie *b*), qui comprend les 10 États les plus intéressés par le commerce international maritime, compte actuellement l'Allemagne, l'Australie, le Brésil, le Canada, les Émirats arabes unis, l'Espagne, la France, l'Inde, les Pays-Bas et la Suède ;
- la catégorie *c*), rassemblant 20 États qui n'ont pas été élus au titre des catégories précédentes et qui ont des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection garantit que toutes les grandes régions géographiques du monde sont représentées au Conseil, compte actuellement l'Arabie saoudite, les Bahamas, la Belgique, le Chili, Chypre, le Danemark, l'Égypte, l'Indonésie, la Jamaïque, le Kenya, la Malaisie, Malte, le Maroc, le Mexique, les Philippines, le Qatar, Singapour, la Thaïlande, la Turquie et le Vanuatu.

De tous les États membres de l'OMI, les 40 États élus au sein du Conseil constituent les acteurs les plus actifs de l'Organisation, et tout particulièrement ceux qui sont élus dans les catégories *a*) et *b*). Il ressort des travaux menés par le

(1) La liste des membres peut être consultée sur le site de l'OMI en suivant le lien ci-après : <https://www.imo.org/fr/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>.

rapporteur que s’y ajoute, au niveau des débats, une implication marquée de l’Argentine, du Liberia, du Nigeria et de l’Ukraine. Enfin, si l’on prend comme indicateur le nombre de contributions écrites, les États les plus mobilisés, en 2021, étaient l’Allemagne, l’Australie, la Chine, les États-Unis, la France et le Japon.

3. Le financement de l’OMI

Le budget annuel de l’OMI s’élève à quelque 38 millions de livres sterling en 2023. La contribution versée par chaque État membre à ce budget est majoritairement déterminée par le tonnage de sa flotte marchande. En effet, pour déterminer la quote-part de chacun, la formule établie par la résolution A.726 (17) ⁽¹⁾ de l’Assemblée de l’OMI prévoit :

- une quote-part minimale, représentant 2,94 % de la quote-part totale, répartie à parts égales entre les États membres et à 50 % pour les membres associés ;
- une quote-part de base, représentant 12,5 % de la quote-part totale moins la quote-part minimale, sur la base du barème des quotes-parts établi par l’Assemblée générale des Nations unies ;
- une cotisation de tonnage, représentant 87,5 % de la cotisation totale moins la cotisation minimale et qui est déterminée par le tonnage brut enregistré attribuable aux États membres.

Ainsi, en 2023, les dix principaux contributeurs au budget de l’OMI sont, par ordre décroissant : le Panama, le Liberia, les îles Marshall, Singapour, la Chine, Malte, Hong Kong, les Bahamas, le Royaume-Uni, le Japon, les États-Unis et la Grèce.

La France se situe au vingtième rang et sa contribution, à ce titre, s’élève à 369 037 livres sterling. Ce chiffre est en légère augmentation par rapport à la contribution au titre de l’année 2022 (352 598 livres sterling) en raison de la poursuite de la croissance de la flotte sous pavillon français (8,242 millions de tonnage brut contre 7,519 millions précédemment).

(1) La résolution peut être consultée sur le site de l’OMI en suivant le lien ci-après : [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.726\(17\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.726(17).pdf).

II. LA PORTÉE DES AMENDEMENTS ADOPTÉS POUR L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

A. LES OBJECTIFS DE LA RÉOLUTION

Le plan stratégique de l'OMI pour la période 2018-2023 ⁽¹⁾ a fixé à l'organisation un certain nombre d'objectifs, parmi lesquels : renforcer l'application des normes adoptées en son sein (orientation stratégique n° 1), assurer l'efficacité de la réglementation (orientation stratégique n° 6), assurer l'efficacité de l'organisation (orientation stratégique n° 7). Dans cette droite ligne, une réflexion est née sur la manière de permettre au Conseil de contribuer plus activement aux travaux de l'OMI et à la réalisation desdits objectifs.

Un groupe de travail a ainsi été constitué pour notamment examiner si des changements devaient être apportés au Conseil, en particulier concernant sa structure, le nombre et les catégories de ses membres, ainsi que la durée du mandat de ces derniers. Le groupe de travail a effectué plusieurs recommandations qui ont été reprises par le Conseil et transmises à l'Assemblée pour qu'elle les adopte sous forme d'amendements à la convention portant création de l'organisation. Ces amendements ont été adoptés, le 8 décembre 2021, par une résolution de l'Assemblée de l'OMI et sont désormais soumis à l'examen de la commission des affaires étrangères de l'Assemblée nationale dans le cadre de ce projet de loi de ratification.

La résolution A.1152 (32) ⁽²⁾ de l'Assemblée de l'OMI poursuit plusieurs objectifs comme l'augmentation du nombre de membres du Conseil, l'allongement de la durée de leur mandat, et la reconnaissance comme faisant foi des versions en langues arabe, chinoise et russe de l'ensemble des textes adoptés sous l'égide de l'organisation, en plus des versions en vigueur en langues anglaise, espagnole et française.

1. L'augmentation du nombre de membres du Conseil

Il est prévu d'augmenter le nombre des membres du Conseil de l'OMI afin de renforcer la représentativité de cet organe. Une telle évolution, corrélée à l'augmentation du nombre d'États membres de l'organisation elle-même, a déjà eu lieu à plusieurs reprises dans le passé. En 1967, le Conseil est ainsi passé de 16 à 18 membres, puis à 24 membres en 1978, à 32 membres en 1984 et enfin à 40 membres en 2003.

(1) Des éléments sur ce plan stratégique peuvent être consultés sur le site de l'OMI en suivant le lien ci-après : <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/Pages/37-A30.aspx>.

(2) La résolution peut être consultée sur le site de l'ONU en suivant le lien ci-après : [https://treaties.un.org/doc/source/docs/A.1152\(32\)_Frn.pdf](https://treaties.un.org/doc/source/docs/A.1152(32)_Frn.pdf).

En 2003, le nombre de membres du Conseil représentait 25 % de l'ensemble des membres de l'organisation. Aujourd'hui, ce pourcentage est de 23 %, en baisse de 2 % par rapport à 2003, du fait de l'entrée dans l'intervalle de nouveaux membres dans l'organisation. L'augmentation du nombre de membres du Conseil à 52 membres vise ainsi à rehausser le taux de représentation de cet organe pour l'aligner sur la moyenne observée au sein des organes exécutifs d'autres institutions spécialisées des Nations unies (25 %).

Avec 52 membres au Conseil sur un total de 175 États membres de l'OMI, le taux de représentation sera, de la sorte, porté à 29 %. Une telle évolution permettra ainsi une meilleure représentation de petits États en développement ayant d'importants intérêts maritimes, par exemple les États insulaires.

2. L'allongement de la durée du mandat des membres du Conseil

La résolution A.1152 (32) vise, par ailleurs, à allonger la durée du mandat des membres du Conseil de deux à quatre ans, afin de réduire les efforts que les membres de l'organisation consacrent aux élections au détriment des travaux essentiels de l'OMI.

Actuellement les préparatifs des campagnes commencent très tôt, de sorte que les États fonctionnent sur un mode électoral quasiment permanent pendant toute la durée du mandat de deux ans, ce qui limite de fait le temps consacré aux sujets de fond.

En outre, une telle évolution va dans le sens de ce qui est observé dans les organes exécutifs des autres institutions spécialisées des Nations unies, où la durée du mandat est en moyenne de trois ans.

3. L'ajout des langues arabe, chinoise et russe comme langues faisant foi

La résolution A.1152 (32) vise à reconnaître comme faisant foi les versions en langues arabe, chinoise et russe de l'ensemble des textes adoptés sous l'égide de l'OMI, en plus des versions déjà en vigueur en langues anglaise, espagnole et française.

L'amendement porté sur ce point tire ainsi la conséquence de ce que ces trois langues sont aussi des langues officielles de l'OMI, au même titre que les langues anglaise, française et espagnole. Il s'agit en l'espèce de s'aligner sur ce qui est observé au sein des autres institutions spécialisées des Nations unies.

B. LES STIPULATIONS DE LA RÉOLUTION

L'Assemblée de l'OMI a adopté, le 8 décembre 2021, dans sa résolution A.1152 (32) les amendements aux articles 16, 17, 18, 19 *b*) et 81 de la convention du 6 mars 1948 portant création de l'Organisation maritime internationale.

S'agissant de l'**article 16** de la convention qui fixe la taille du Conseil de l'OMI, celui-ci se trouve remplacé par un nouvel article visant à **porter la taille de cet organe de 40 à 52 membres**. Cette extension vise avant tout à améliorer la représentativité géographique du Conseil, régulièrement critiquée car perçue comme trop européenne. Les risques de modification des rapports de force au sein de l'organisation en raison de cette évolution se révèlent faibles car le Conseil poursuit avant tout une mission de gestion administrative (questions juridiques et organisationnelles, budget, ressources humaines...). Les amendements portés aux conventions (SOLAS, MARPOL, STCW ⁽¹⁾) sont pour leur part discutés et adoptés par les comités techniques compétents, qui sont ouverts à tous les États membres de l'OMI. La possibilité pour un État de freiner les travaux sur tel ou tel sujet existe néanmoins par le « verrou budgétaire », le Conseil décidant du nombre de jours de réunion consacré à chaque organe. On remarquera que l'influence de la France au sein de l'OMI – institution qui élabore des instruments techniques – est moins liée à sa place au sein du Conseil qu'à sa capacité à porter des propositions et à démontrer son aptitude à débattre au quotidien dans les différents comités et sous-comités des projets d'amendements ou de nouveaux règlements.

S'agissant de l'**article 17** de la convention, qui détermine la composition du Conseil en énonçant que l'Assemblée se doit d'observer une clef de répartition de ses membres par catégories lors de l'élection de celui-ci, **la nouvelle rédaction vise à prendre en compte l'élargissement dudit Conseil tel que prévu par l'amendement précédent**. L'alinéa *a)* de l'article 17, qui prévoit le nombre d'États membres du Conseil parmi ceux « *les plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime* », est modifié pour que celui-ci passe de 10 à 12. Il en va de même pour l'alinéa *b)* de l'article 17, prévoyant le nombre d'États membres du Conseil parmi ceux « *qui sont le plus intéressés dans le commerce international maritime* ». Enfin, l'alinéa *c)* de l'article 17 est modifié de la même manière et fait passer de 20 à 28 le nombre d'États qui n'ont pas été élus au titre des alinéas précédents mais qui ont « *des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection garantit que toutes les grandes régions géographiques du monde sont représentées au Conseil* ».

Au cours des négociations, la France a été le seul État à prôner le *statu quo* en matière de composition du Conseil – avec un maintien à 40 membres – mais Paris a fini par se rallier au consensus portant le nombre total à 52 avec l'ajout de 2 membres supplémentaires en catégories *a)* et *b)* et l'ajout de 8 membres supplémentaires en catégorie *c)*. Ce compromis a permis d'éviter la fixation de règles relatives à la répartition géographique des États au sein du Conseil, ce qui aurait pu conduire à une remise en cause du rôle des États membres de l'Union européenne – actuellement au nombre de 11, répartis dans les trois catégories – au sein du Conseil.

(1) *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adoptée le 7 juillet 1978. Des éléments sur la convention peuvent être consultés sur le site de l'OMI en suivant le lien ci-après : [https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx).*

S'agissant de l'**article 18** de la convention, qui fixe la durée du mandat dont disposent les États en tant que membres du Conseil, **la modification apportée prolonge la durée du mandat de deux à quatre ans** en prévoyant que les membres du Conseil restent en fonction « *jusqu'à la clôture des deux sessions suivantes de l'Assemblée* » ayant acté leur élection. L'allongement du mandat de deux à quatre ans devrait, en espaçant plus encore les périodes d'élection, permettre d'améliorer les travaux de l'organisation en incitant les États à plus fortement se concentrer sur les sujets de fond intéressant l'OMI. Une telle modification devrait, en outre, permettre d'économiser utilement des frais de campagne.

S'agissant de l'**article 19** de la convention, qui prévoit les règles de fonctionnement du Conseil et fixe en son alinéa b) **le nombre de membres du Conseil permettant d'assurer un quorum, celui-ci est augmenté, de 26 à 34 membres.**

S'agissant de l'**article 81** de la Convention, celui-ci est modifié afin de préciser que **les textes en langues arabe, chinoise et russe font foi, en addition des textes en langues anglaise, espagnole et française.** De la sorte, les six langues officielles de l'OMI feront également foi. Il s'agit là essentiellement d'une question de principe à caractère juridique, sans incidence sur le fonctionnement de l'organisation et sur son financement. Une telle démarche permet cependant de renforcer le multilinguisme qui constitue une des valeurs fondamentales des Nations unies, garante de l'inclusivité et du respect de la diversité de ses acteurs. À cet égard, la France plaide continûment en faveur d'une application stricte et systématique par les organisations internationales du multilinguisme.

C. LES PROCÉDURES DE RATIFICATION DE LA RÉOLUTION

Les amendements à la convention du 6 mars 1948 portant création de l'Organisation maritime internationale n'entreront en vigueur que douze mois après leur ratification par deux-tiers des États membres de l'OMI ⁽¹⁾, soit 117 acceptations. Neuf États les ont d'ores et déjà acceptés à savoir : le Canada, l'Espagne, le Honduras, la Malaisie, Malte, la Norvège, les Pays-Bas, Singapour et la Thaïlande.

Une ratification de la France parmi les premiers États membres de l'OMI constituera, aux yeux du rapporteur, un signal particulièrement positif en faisant ainsi une nouvelle fois la preuve de la volonté de notre pays de s'impliquer au sein des travaux de l'organisation en faveur de la sécurité et de la sûreté des transports maritimes, ainsi que de la prévention de la pollution marine par les navires.

(1) Sans compter les membres associés.

EXAMEN EN COMMISSION

Le mercredi 15 mars 2023, la commission examine le projet de loi autorisant la ratification de la résolution A.1152(32) relative aux amendements à la Convention du 6 mars 1948 portant création de l'Organisation maritime internationale.

Mme Mireille Clapot, présidente. Je vous prie d'excuser l'absence du président Jean-Louis Bourlanges, qui conduit une délégation de notre commission en Inde.

Notre ordre du jour appelle l'examen du projet de loi autorisant la ratification de la résolution A.1152 (32) relative aux amendements à la convention du 6 mars 1948 portant création de l'Organisation maritime internationale – l'OMI – (n° 690).

L'OMI est une institution spécialisée des Nations unies, qui traite des questions relatives à la sécurité et la sûreté de la navigation commerciale internationale et à la prévention de la pollution marine causée par les navires.

Les États membres se réunissent tous les deux ans au sein de l'Assemblée de l'organisation. Au cours de sa 32^e session, le 8 décembre 2021, cette dernière a adopté la résolution précitée visant, d'une part, à modifier les règles de fonctionnement du Conseil – organe décisionnel élu par l'Assemblée –, afin notamment d'augmenter le nombre de ses membres pour assurer une meilleure représentativité et, d'autre part, à reconnaître comme faisant foi les versions en langues arabe, chinoise et russe de l'ensemble des textes adoptés sous l'égide de l'organisation, en plus des versions en langues anglaise, espagnole et française.

Le projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui a pour objet d'autoriser la ratification par la France de ces changements.

M. Frédéric Falcon, rapporteur. L'OMI siège à Londres et compte cent soixante-quinze États membres et trois États associés. Elle est chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes mais aussi de prévenir la pollution des mers par les navires.

La résolution adoptée le 8 décembre 2021 par l'Assemblée de l'OMI a pour objet d'amender la convention portant création de l'organisation, afin principalement de modifier les règles de fonctionnement de certains de ses organes décisionnels.

Cette résolution a plusieurs objectifs : augmenter le nombre de membres siégeant au Conseil de l'organisation ; allonger la durée du mandat des membres de ce dernier ; enfin, reconnaître comme faisant foi des versions en langues arabe, chinoise et russe de l'ensemble des textes adoptés sous l'égide de l'OMI. Les versions en langues anglaise, espagnole et française sont déjà reconnues.

Ces changements sont modestes. Ils devraient principalement renforcer la représentativité du Conseil de l'OMI et lui permettre de se concentrer davantage sur les questions de fond. L'ajout des langues arabe, chinoise et russe comme faisant foi permettra pour sa part de renforcer l'inclusion et le respect de la diversité au sein de l'organisation. Cette approche correspond à la position de la France en faveur du multilinguisme au sein des organisations internationales.

Le Conseil de l'OMI est composé de quarante États membres, élus par l'Assemblée pour une durée de deux ans. La France est membre de ce Conseil, organe exécutif de l'organisation. Il est chargé, sous l'autorité de l'Assemblée, de superviser les travaux de l'OMI.

Entre les sessions de l'Assemblée, le Conseil exerce toutes les fonctions dévolues à celle-ci, à l'exception des recommandations adressées aux États en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution en mer par les navires.

Trois catégories d'États sont représentées au Conseil.

La catégorie a) comprend les dix États qui sont les plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime. La catégorie b) est constituée par les dix États qui sont les plus intéressés dans le commerce international maritime. Enfin, la catégorie c) comprend vingt autres États, qui ont des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection garantit la représentation de toutes les grandes régions géographiques du monde.

L'appartenance à une catégorie n'est assortie d'aucune prérogative ou obligation particulière. Tous les États membres du Conseil de l'OMI participent dans les mêmes conditions aux missions dévolues à cet organe.

La résolution que nous examinons ce matin prévoit d'augmenter le nombre des membres du Conseil afin de renforcer sa représentativité. Une telle évolution, liée à l'augmentation du nombre d'États membres de l'organisation elle-même, a déjà eu lieu à plusieurs reprises dans le passé. En 1967, le Conseil est ainsi passé de seize à dix-huit membres, puis à vingt-quatre en 1978, à trente-deux en 1984 et, enfin, à quarante membres en 2003.

À cette date, les membres du Conseil représentaient 25 % de l'ensemble des membres de l'OMI. Cette proportion est désormais de 23 %, la baisse s'expliquant par l'adhésion de nouveaux membres. Il est proposé de faire passer le Conseil à cinquante-deux membres, afin d'aligner le taux de représentation de cet organe sur la moyenne de 25 % observée au sein des organes exécutifs d'autres institutions spécialisées des Nations unies. Le taux de représentation serait de la sorte porté à

29 %. Une telle évolution assurera une meilleure représentation des petits États en développement qui ont d'importants intérêts maritimes, comme par exemple les États insulaires.

Au cours de mes travaux, j'ai pu constater que les risques de modification des rapports de force au sein de l'organisation, en raison de l'évolution de la composition du Conseil sont faibles car ce dernier exerce avant tout un rôle de gestion administrative (questions juridiques et organisationnelles, budget, ressources humaines, etc.).

Les amendements aux principales conventions – la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) de 1973 et la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) – sont pour leur part discutés par les comités techniques compétents, qui sont ouverts à tous les États membres de l'organisation.

L'influence de la France au sein de l'OMI est moins liée à sa place au sein du Conseil qu'à sa capacité à présenter des propositions et à son aptitude à débattre des projets d'amendements ou de nouveaux règlements dans les différents comités et sous-comités.

J'en viens à l'allongement de la durée du mandat des membres du Conseil. La résolution que nous examinons prévoit de la porter de deux à quatre ans, afin de réduire les efforts que les membres de l'organisation consacrent aux élections, au détriment des travaux essentiels de l'OMI.

Les préparatifs commencent très tôt, de sorte que les États sont en campagne électorale quasiment permanente pendant toute la durée de leur mandat de deux ans. L'allongement de la durée du mandat devrait améliorer la qualité des travaux de l'OMI tout en économisant utilement sur les frais de campagne. Enfin, ce changement va dans le sens observé pour les organes exécutifs des autres institutions spécialisées des Nations unies, où la durée du mandat est en moyenne de trois ans.

La résolution propose aussi de reconnaître comme faisant foi les versions en arabe, en chinois et en russe de l'ensemble des textes adoptés sous l'égide de l'OMI. Ces trois langues sont aussi des langues officielles de l'Organisation des Nations unies (ONU), au même titre que le français, l'anglais et l'espagnol, et il s'agit d'en tirer les conséquences.

Cette question juridique est sans incidence sur le fonctionnement de l'organisation et sur son financement. Une telle démarche permet de renforcer le multilinguisme, qui constitue l'une des valeurs fondamentales des Nations unies. La France plaide de manière continue en faveur d'une application stricte et systématique du multilinguisme par les organisations internationales.

Pour conclure, les amendements à la convention du 6 mars 1948 portant création de l'OMI n'entreront en vigueur que douze mois après leur ratification par

deux-tiers des États membres, soit cent dix-sept acceptations. Neuf États les ont d'ores et déjà ratifiés : le Honduras, la Norvège, Malte, la Malaisie, l'Espagne, Singapour, les Pays-Bas, le Canada et la Thaïlande.

Si la France était l'un des premiers États membres du Conseil à ratifier ces amendements, cela constituerait un signal particulièrement positif et la preuve d'une volonté de nous impliquer dans les travaux de l'OMI. Pour cette raison, je vous invite à voter en faveur de la ratification de cette résolution.

Mme Mireille Clapot, présidente. Il s'agit en effet d'un sujet technique mais il va sans nul doute permettre d'élargir la discussion sur la manière dont sont gérées les affaires maritimes à l'échelle internationale.

M. Jean-Paul Lecoq (GDR-NUPES). Cette résolution de l'Assemblée de l'OMI est excellente et ne pose aucune difficulté aux députés du groupe Gauche démocrate et républicaine-NUPES, qui voteront pour sa ratification.

Les trois amendements à la convention du 6 mars 1948 vont améliorer la gouvernance d'une organisation internationale extrêmement importante.

Encore un peu trop européenne, l'OMI va devenir plus représentative grâce à l'amendement portant sur l'article 16 de la convention, qui prévoit de passer de quarante à cinquante-deux le nombre des membres du Conseil. Cette évolution va permettre aux États insulaires de mieux faire valoir leurs intérêts.

Comme vous l'indiquez dans votre projet de rapport, les négociateurs français n'étaient initialement pas d'accord avec cet amendement. Pour éviter un blocage, la France a fini par se ranger derrière l'avis général. Pourriez-vous expliquer quels étaient les arguments en faveur du statu quo ?

Le deuxième amendement modifie la durée du mandat des membres du Conseil, portée de deux à quatre ans. C'est également une bonne chose puisque cela permettra une plus grande stabilité et une meilleure visibilité pour les élus. Nous espérons que cela contribuera à améliorer la gestion de l'organisation et à rendre celle-ci encore plus efficace.

Enfin le troisième amendement va permettre d'ajouter trois langues officielles des Nations Unies – le chinois, l'arabe et le russe – aux trois langues déjà reconnues par l'OMI – l'anglais, le français et l'espagnol. C'est indispensable pour faire de cette organisation une véritable institution internationale.

L'OMI connaît donc une évolution de forme dont nous espérons qu'elle sera au service du fond, c'est-à-dire de la sûreté et de la sécurité maritimes.

Cette dernière repose aussi sur la signalisation en mer. L'Association internationale de signalisation maritime (AISM) poursuit sa transformation en organisation internationale pour les aides à la navigation maritime, dont le siège sera en France. En février 2022, j'ai eu l'honneur d'être rapporteur du projet de loi

autorisant la ratification de la convention qui permet cette transformation. Le processus se déroule bien, puisqu'une quinzaine d'États ont ratifié la convention.

Les mers sont notre poumon. Il est important de renforcer toutes les instances internationales dont j'ai parlé, ainsi que les accords visant à préserver les mers – comme le récent traité international de protection de la haute mer, car l'océan sera au centre de l'attention politique et diplomatique.

M. Frédéric Falcon, rapporteur. Les négociations portaient un peu dans tous les sens. La représentante permanente à l'OMI m'a expliqué, lors de son audition, que la France s'était finalement ralliée à la proposition qui émergeait. L'objectif prioritaire était d'éviter une répartition géographique au sein du Conseil, et il a été atteint. La crainte de perdre en influence s'est également dissipée, ce qui a permis d'arriver à un accord sur l'augmentation du nombre de membres du Conseil qui convient grosso modo à l'ensemble de l'Assemblée de l'OMI.

Mme Liliana Tanguy (RE). La France est un acteur maritime de premier plan en raison de son domaine maritime et de son expertise mondialement reconnue. Avec ses 20 000 kilomètres de côtes sur plusieurs façades maritimes, elle participe activement à la sécurité de la navigation maritime.

En sa qualité de membre du Conseil réélu sans discontinuité au titre de la catégorie des États présentant un grand intérêt pour le commerce maritime international, la France a toujours joué un rôle très actif au sein de l'OMI et elle continuera de le faire. J'y suis particulièrement attachée : élue du Finistère, je sais combien le multilatéralisme et la concertation internationale sont importants pour créer un cadre commun pour la préservation des mers et de nos côtes.

La résolution sur laquelle nous devons nous prononcer vise à modifier les règles internes de l'OMI, afin d'en améliorer encore le fonctionnement. Les modifications proposées assureront une meilleure représentation des États non européens au sein du Conseil. Les travaux de cette instance seront davantage valorisés, grâce à l'allongement du mandat de ses membres et au renforcement du multilinguisme.

Le groupe Renaissance soutiendra la ratification de cette résolution. Tout d'abord, parce qu'elle favorise l'inclusion des États en développement, et en particulier des États insulaires. Ensuite, parce qu'elle favorise le respect de la diversité au sein de l'OMI. Enfin, parce qu'il est heureux que la France continue d'encourager les travaux d'une organisation spécialisée de l'ONU en faveur de la sécurité, de la sûreté et de la protection des océans.

M. Frédéric Falcon, rapporteur. Vous avez bien résumé l'objectif de cette résolution et je vous remercie du soutien que vous lui apportez.

Mme Laurence Robert-Dehault (RN). Le commerce maritime mondial constitue un enjeu stratégique. La mer recouvre les sept dixièmes de la surface de

la planète et 90 % des marchandises échangées dans le monde empruntent la voie maritime.

Par-delà ces chiffres, le commerce maritime est un facteur de puissance. Les exemples historiques ne manquent pas, des Phéniciens aux empires portugais et britannique jusqu'à la Chine aujourd'hui. La mer a contribué à la puissance de nombreux États, dont la France.

Les activités portuaires et commerciales liées à la mer y représentent 442 000 emplois directs et indirects selon les armateurs de France. Le commerce maritime constitue également une part importante des exportations de notre pays, qui enregistre un déficit record de sa balance commerciale.

La France est également très impliquée dans la sécurité maritime. En effet, 22 % des aires marines protégées se situent dans des eaux sous juridiction française. La France participe activement à la sécurité de la navigation. Elle est par exemple responsable du sauvetage en mer sur près de 24 millions de kilomètres carrés. Elle participe également à plusieurs opérations internationales de lutte contre la piraterie et les trafics illicites en mer.

Jusqu'à présent, la France a été l'un des membres les plus actifs de l'OMI. Elle a toujours participé à ses travaux et a ratifié la quasi-totalité de ses instruments juridiques, y compris les plus récents comme la convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires.

L'élargissement progressif du nombre de membres au sein du Conseil de l'OMI ne risque-t-il pas de diluer le poids de la France au sein de cette organisation ?

M. Frédéric Falcon, rapporteur. Je ne le pense pas. J'avais aussi cette crainte, car j'appartiens à une famille politique soucieuse de maintenir la souveraineté de la France et son influence dans le monde.

La France demeure membre du Conseil, dont le rôle est d'assurer la gestion courante administrative et juridique. Notre pays peut s'illustrer principalement en travaillant sur le fond des projets qui sont étudiés dans le cadre des comités et sous-comités.

Je ne crois pas que la résolution diminuera l'influence française. L'élargissement de la composition du Conseil peut au contraire la renforcer.

Mme Nadège Abomangoli (LFI-NUPES). L'OMI fait partie des organisations multilatérales méconnues et pourtant incontournables. Elle définit les grands principes du droit de la mer. Des textes pionniers sur la pollution maritime et le secours en haute mer ont pris forme au siècle dernier grâce à cette organisation. Nous y sommes de prime abord attachés.

Il faut réguler un secteur qui s'est transformé en véritable poule aux œufs d'or. Les bénéficiaires des dix principaux armateurs mondiaux sont ainsi passés de

17 milliards de dollars, en 2020, à plus de 160 milliards, en 2021. Le chiffre d'affaires de l'armateur français CMA CGM, numéro trois mondial du secteur, a atteint 75 milliards de dollars en 2022, contre 30 milliards en 2019 et 15 milliards en 2015.

En parallèle, les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime ont progressé. Une étude d'un organe de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), le Forum international des transports (FIT), évalue leur augmentation à 10 % entre 2012 et 2018.

L'enjeu est de protéger le bien commun que sont les océans. Pourtant, l'OMI s'est illustrée par une certaine frilosité à ce sujet. Il faut se prémunir de l'omniprésence de représentants d'intérêts. Une étude du think tank InfluenceMap publiée en 2017 soulignait ainsi la place excessive du secteur privé, dont relève une personne sur quatre au sein de l'OMI. La porosité entre représentants étatiques et lobbyistes est totale. Des chercheurs sont financés par des compagnies pétrolières et des places au sein de représentations diplomatiques sont même vendues à des grands groupes. Les deux principales organisations représentant les armateurs – la Chambre internationale de la marine marchande et Intercargo – ont leurs entrées à l'OMI, laquelle débat régulièrement de leurs propositions en matière climatique, qui sont toujours non-contraignantes.

La structure de financement de l'OMI est inhabituelle : quatre États fournissent 40 % du budget annuel de fonctionnement. Il s'agit du Panama, du Libéria, des Îles Marshall et de la Chine. Ils pratiquent un dumping social, fiscal et environnemental afin d'augmenter le nombre des navires inscrits sur leur registre maritime. De nombreuses épaves sillonnent ainsi les mers grâce à des États peu regardants. Avec ces modalités de financement, l'OMI accorde un poids important à des pays qui ont un intérêt financier à négliger la question environnementale en haute mer.

Les réformes proposées par la résolution, qu'il s'agisse des langues ou de la durée des mandats, sont à nos yeux insuffisantes, compte tenu du fonctionnement actuel de l'institution. Une plus grande transparence de ses travaux et une place accrue pour les organisations non-gouvernementales (ONG) et les chercheurs sont indispensables. Il serait opportun que la France soutienne ces propositions lors des futurs travaux de l'OMI.

Au vu de tous ces éléments, le groupe La France insoumise-NUPES s'abstiendra.

M. Frédéric Falcon, rapporteur. Vous avez évoqué la participation d'armateurs privés aux travaux de l'OMI : il est à mon sens compliqué d'élaborer de nouvelles normes internationales ou de renforcer le cadre juridique sans consulter les acteurs du secteur. Les abus et les dérives éventuels peuvent être détectés et traités, mais travailler sans les acteurs privés me semble difficile.

M. Frédéric Zgainski (DEM). L'OMI est une institution spécialisée des Nations unies dont la mission consiste à assurer, par le biais de la coopération, un transport maritime sûr, sans danger, respectueux de l'environnement, efficace et durable. Cette institution, qui compte cent soixante-quinze États membres et trois membres associés, est fondamentale pour coordonner les actions des différents acteurs et établir des normes et des traités afin d'assurer une uniformisation des règles sur l'ensemble de la planète, à l'image de ce que fait l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le domaine de l'aviation.

Son fonctionnement devant être amélioré, les amendements à la convention qui l'a créée sont essentiels pour relancer cette institution et inciter d'autres États à y adhérer, à l'heure où aucun pays n'a déposé de candidature pour rejoindre l'OMI. Ces amendements apportent plusieurs évolutions essentielles.

Tout d'abord, ils améliorent la représentativité de l'organisation : en augmentant de quarante à cinquante-deux le nombre de membres du Conseil et en reconnaissant comme faisant foi les versions en langue arabe, chinoise et russe de l'ensemble des textes adoptés, l'OMI deviendra une organisation plus transpartisane, coopérative et universelle. L'extension du Conseil permettra, comme vous le soulignez dans votre rapport, de mieux prendre en compte les plus petits États, notamment insulaires, pour lesquels les questions maritimes et de pollution de l'océan sont essentielles. En outre, l'allongement de la durée du mandat des membres du Conseil de deux à quatre ans va également dans le bon sens ; les acteurs disposeront ainsi de plus de temps pour travailler les sujets de fond de l'OMI. Ces évolutions sont pertinentes et tendent à rapprocher l'OMI des autres organes de l'ONU dans lesquels la durée moyenne des mandats s'élève à trois ans.

Alors que seuls neuf États ont déjà approuvé les amendements à la convention, la ratification de la France pourrait inciter d'autres États membres à la suivre, ce qui accélérerait l'entrée en vigueur de ces changements.

Le groupe Démocrate votera donc en faveur du projet de loi.

M. Frédéric Falcon, rapporteur. Je vous remercie pour votre soutien.

M. Guillaume Garot (SOC). Je vous remercie, Monsieur le rapporteur, pour votre travail qui nous éclaire sur les propositions d'amélioration de la gouvernance de l'OMI. Nous voyons bien que les amendements sont le fruit d'un compromis entre les États, lequel est sans doute loin d'être suffisant mais il ne faut refuser aucun pas en avant.

Au-delà des sujets économiques et relatifs à la sécurité, je souhaiterais évoquer les questions environnementales, qui se situent au cœur des défis du siècle. Les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime représentent 3 % des émissions mondiales : si on ne fait rien, elles s'élèveront à 17 % en 2050. C'est bien d'améliorer la gouvernance de l'OMI mais celle-ci doit avant tout se préoccuper de l'efficacité et de l'ambition de son action.

En novembre dernier, nous avons révisé, sous l'égide de l'OMI, la convention MARPOL, afin de rendre plus strict le cadre de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de le corrélérer à la vitesse des bateaux. Il faudra se montrer vigilant sur l'application de ces normes – j'espère que l'évolution de la gouvernance facilitera cette tâche – et capable de relever d'autres défis qui se dressent devant nous, notamment la pollution sonore, qui affecte certaines espèces, la pollution plastique et l'émission de particules fines. La France doit, dans le cadre de l'OMI, développer une ambition forte sur ces questions.

Le groupe Socialistes et apparentés soutiendra l'adoption des amendements visant à améliorer le fonctionnement de cette institution nécessaire à l'équilibre de la planète.

M. Frédéric Falcon, rapporteur. Vous soulignez un point important et l'OMI a placé la préoccupation environnementale au rang de ses priorités. Le trafic maritime, qui représente 80 % du transport de marchandises, est le mode le moins polluant : il est préférable de transporter les marchandises par voie maritime que par voie terrestre ou aérienne. Comme vous l'avez souligné, il représente entre 2,5 % et 3 % des émissions de CO₂ ; cette part pourrait en effet augmenter sous la pression des puissances émergentes, notamment de la Chine, pays exportateur qui cherche à déployer sa flotte.

Les marges de manœuvre de l'OMI ne sont pas nulles mais elles demeurent réduites. L'organisation cherche à imposer de nouvelles normes de limitation des émissions de gaz à effet de serre : plusieurs projets sont développés pour que les navires émettent à terme moins de CO₂ et que la flotte actuelle soit remplacée. Ce processus est long car il représente un effort substantiel, notamment pour les pays émergents.

Je ne peux vous apporter de réponses techniques mais sachez que le travail sur cette question sera approfondi dans les années qui viennent.

Mme Stéphanie Kochert (HOR). À l'origine de plus de soixante-dix conventions internationales ces cinquante dernières années, l'OMI, organe des Nations unies créé en 1948, a notamment pour objectif de sécuriser l'espace maritime et de conduire une politique collective de prévention de la pollution. Cette instance de coopération a su démontrer son importance et son efficacité dans le concert des nations. La convention de 1972 a instauré une réglementation destinée à prévenir les abordages en mer et celle de 1978 a diffusé une culture commune et universelle dans la formation des marins ressortissants des pays membres.

Une réflexion s'est ouverte en 2008 dans le but de favoriser la participation la plus représentative possible des très nombreux États membres. À ce jour, seuls quarante d'entre eux sont élus pour une durée de deux ans au Conseil de l'organisation. Vous l'avez dit, il est proposé de porter ce nombre à cinquante-deux et d'étendre la durée du mandat à quatre ans. Nous ne pouvons qu'être favorables à l'élargissement du nombre d'États qui pourront siéger au Conseil : c'est un signal

fort d'ouverture et de dialogue. L'allongement de la durée des mandats réduira le temps consacré aux campagnes, au bénéfice des actions de fond. C'est un gage d'efficacité, d'autant que l'élargissement à cinquante-deux membres pourrait entraîner la formation de nouveaux blocs et provoquer une intensification des négociations au sein du Conseil de l'OMI.

Si l'élargissement du Conseil est positif, il sera essentiel, avec l'Union européenne, de veiller à ne pas laisser émerger des blocs selon le niveau de développement des pays élus et aussi d'être toujours en mesure de convaincre pour rassembler et servir l'ambition de sécuriser la navigation maritime et de préserver ce bien commun universel qu'est la mer.

M. Frédéric Falcon, rapporteur. Il n'y a pas de bloc actuellement à l'OMI, et tout l'enjeu est d'en éviter la constitution. Onze pays de l'Union européenne siègent actuellement au Conseil, lequel doit rester ouvert à tous les pays du monde, seule voie pour accroître sa représentativité ; voilà pourquoi le nombre de membres du Conseil est relevé de quarante à cinquante-deux.

M. Nicolas Dupont-Aignan (NI). Lors de la précédente législature, j'avais présenté avec Mme Ramlati Ali un rapport sur la pollution des océans, qui comptait quarante propositions et que je vous invite à relire. J'avais découvert à cette occasion que l'OMI était une institution essentielle, qui avait obtenu des résultats positifs, notamment en prescrivant des normes assez rigoureuses après des marées noires. L'application de ces normes dépend d'un consensus dans la formation duquel les armateurs ont un poids important mais c'est ce compromis qui assure la mise en œuvre effective des décisions. Cette résolution me paraît positive et la France n'avait pas grand-chose à dire dans la mesure où il y avait une vraie attente des pays participants. Notre intérêt est d'ailleurs que les décisions soient appliquées par tous.

L'évolution du financement de l'OMI traduit la volonté de la Chine, que l'on retrouve dans les autres organisations internationales, d'augmenter considérablement sa participation financière pour pouvoir placer ses représentants à des postes clés, notamment ceux liés aux normes. Ni la France, ni l'Union européenne, ni les États-Unis n'ont développé de stratégie en la matière, si bien que leur influence s'est très fortement réduite. La Chine a pris une influence considérable à l'OMI.

Les questions essentielles à mes yeux sont : quel argent la France veut mettre ? Quelle coordination veut-elle développer avec les autres pays de l'Union européenne ? Quelle est sa volonté politique et quelles normes souhaite-t-elle élaborer pour la déployer ? Ces interrogations sont plus importantes que celle sur le nombre de membres siégeant au Conseil.

Je rejoins l'intervention de notre collègue Garot sur la pollution du transport maritime, laquelle est appelée à augmenter considérablement. Comment pourrait-on affecter une partie des profits réalisés par les armateurs ces dernières années au

renouvellement de la flotte ? Je n'ai pas la solution – si on la connaissait, ce serait miraculeux –, mais les profits comme les besoins sont colossaux et les premiers ne sont malheureusement pas affectés au remplacement des navires.

Nous avons recommandé dans notre rapport d'améliorer la surveillance de notre zone économique exclusive (ZEE) mais nous ne constatons aucun progrès dans ce domaine. Notre merveilleuse ZEE est pillée, notamment dans l'océan indien.

En Méditerranée, la réalisation d'un programme de construction de stations d'épuration, élaboré avec l'Agence française de développement (AFD), se heurte à un manque de volonté politique.

M. Frédéric Falcon, rapporteur. Vous le savez sans doute, la participation financière au budget de l'OMI est déterminée en fonction du tonnage de la flotte marchande. Par conséquent, la contribution de la Chine est amenée à progresser en même temps que sa flotte se développe.

J'ai évoqué les luttes d'influence à l'OMI avec l'ambassadrice, représentante permanente de la France auprès de l'OMI : certains pays cherchent à étendre leur pouvoir au sein de l'organisation mais cette dernière essaie de contenir ces politiques dans le but de défendre l'intérêt général.

La question du pillage de la ZEE de la France n'entre pas dans les prérogatives de l'OMI, ce sujet relevant de la compétence des États. Vous avez raison de pointer ce problème car la Chine pille la ZEE française dans l'océan Pacifique en toute impunité. Peut-être faudrait-il créer une mission flash ou d'information sur le sujet ?

Certains pays sont prêts à renouveler leur flotte pour émettre moins de gaz à effet de serre mais d'autres ne le sont pas, la Chine se rangeant dans la seconde catégorie, selon les informations qui m'ont été communiquées pendant les auditions que j'ai conduites.

Mme Mireille Clapot, présidente. Nous en venons aux questions individuelles des députés.

M. Joris Hébrard. L'OMI est régie par la convention du 6 mars 1948, laquelle a déjà été amendée plusieurs fois pour l'adapter à la nouvelle répartition de l'espace maritime. Les amendements issus de la résolution A.1152 (32) ont été adoptés le 8 décembre 2021 par l'OMI ; il appartient désormais aux différents Parlements d'approuver cette modification.

Les amendements visant les articles 16 et 17 modifient la composition du Conseil de l'OMI. Cette organisation dépense annuellement plus de 61 millions de livres sterling pour le fonctionnement d'un Conseil composé de quarante membres, dont les charges courantes représentent 80 % des frais. Parmi les cent soixante-quinze États membres, trente-cinq ne sont pas à jour de cotisation, pour un total

s'élevant à 419 000 livres sterling. Quelles seront les conséquences budgétaires de l'inclusion de douze États supplémentaires au Conseil ?

M. Frédéric Falcon, rapporteur. Par rapport au budget des autres organisations internationales, celui de l'OMI est modeste puisqu'il ne représente que quelques dizaines de millions de livres sterling. Les enjeux financiers sont donc assez minimes. Le montant des cotisations dues, qui n'ont pas été encore acquittées, représente quelques centaines de milliers de livres sterling ; ce phénomène se retrouve dans les autres organisations internationales, lesquelles éprouvent également des difficultés à recouvrer l'ensemble de leurs créances. Certains États connaissent des problèmes importants et peinent à régler leur contribution.

L'incidence budgétaire de l'adoption de la résolution est a priori plutôt contenue, bien qu'un surcoût, relativement mineur, apparaisse très probablement à l'avenir.

Mme Mireille Clapot, présidente. Nous vous remercions, Monsieur le rapporteur, pour la qualité de votre travail et des échanges que nous avons eus. Je suis ravie que les membres de cette commission, élus dans des départements maritimes ou non, aient témoigné de leur intérêt pour réformer la gouvernance de l'OMI, agence spécialisée de l'ONU qui régule les transports maritimes internationaux pour leur sécurité, leur sûreté et leur performance environnementale.

Vos différentes interventions ont montré l'intérêt de l'élargissement et de l'ouverture des organes de gouvernance à d'autres pays et à d'autres langues. La France et les États de l'Union européenne jouent un rôle au sein de l'OMI et de son Conseil, dans les catégories a) et b).

Comme vous l'avez souligné, les enjeux sont géopolitiques – nous avons évoqué à plusieurs reprises le rôle de la Chine – ; donc la France doit porter un grand intérêt à l'OMI. Ils sont également économiques, la question des ressources et celle de l'équilibre économique du transport maritime revêtant une importance particulière. Enfin, ils sont écologiques et touchent à la préservation du milieu maritime et à la limitation des émissions de gaz à effet de serre, du bruit et de la modification du milieu marin induits par le transport maritime.

La question du financement de l'organisation renvoie à celle du pouvoir au sein de celle-ci. Votre rapport est très intéressant car il n'élude pas ce problème, pas plus que tous les autres.

Article unique : autorisation de la ratification de la résolution A.1152 (32) relative aux amendements à la Convention du 6 mars 1948 portant création de l'Organisation maritime internationale (ensemble une annexe), adoptée le 8 décembre 2021 ;

La commission **adopte** l'article unique **non modifié**.

L'ensemble du projet de loi est **ainsi adopté**.

ANNEXE 1 : TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

Article unique

(Non modifié)

Est autorisée la ratification de la résolution A.1152 (32) relative aux amendements à la Convention du 6 mars 1948 portant création de l'Organisation maritime internationale (ensemble une annexe), adoptée le 8 décembre 2021, et dont le texte est annexé à la présente loi.

ANNEXE 2 : AUDITIONS DU RAPPORTEUR

Représentation permanente de la France à l'OMI :

- Mme Geneviève Jean-Van Rossum, ambassadrice, représentante permanente de la France à l'OMI ;
- M. Damien Chevallier, représentant permanent-adjoint et conseiller maritime à la représentation permanente de la France à l'OMI ;
- M. Maxime Legathe, représentant permanent-adjoint et conseiller maritime à la représentation permanente de la France à l'OMI.

Ministère de l'Europe et des affaires étrangères, sous-direction des enjeux globaux et de la gouvernance des organisations internationales :

- Mme Marion Segard, rédactrice au pôle affaires transversales.

Ministère de l'Europe et des affaires étrangères, direction des affaires juridiques :

- Mme Héloïse Abdalan, conseillère juridique à la direction juridique, sous-direction du droit de la mer, du droit fluvial et des pôles ;
- M. Pierre Dousset, conseiller juridique à la direction juridique, mission des accords et traités ;
- Mme Claire Giroir, conseillère juridique à la direction juridique, mission des accords et traités.