

COMMUNAUTÉ DU PACIFIQUE

**CINQUIÈME CONFÉRENCE RÉGIONALE DES MINISTRES DE L'ÉNERGIE ET DES  
TRANSPORTS DU PACIFIQUE**  
(Port-Vila, Vanuatu, 8-12 mai 2023)

**TD 05: SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION DANS LE PACIFIQUE INSULAIRE**

(Document présenté par la Communauté du Pacifique [CPS])

**Objet**

1. Le présent document vise à informer les ministres du Transport sur l'état actuel des services de sécurité de la navigation dans le Pacifique, et à demander aux ministres d'appeler les États et Territoires insulaires océaniques à jouer un rôle de chef de file pour mettre en place leurs entités nationales respectives de gouvernance et de coordination et allouer un budget spécifique à l'appui de ces services. Le présent document invite également les ministres à examiner et à adopter la *Stratégie régionale pour la sécurité de la navigation 2023–2027*, et à prier les organisations régionales et les partenaires du développement internationaux de coordonner leurs interventions et activités au moyen de cette Stratégie régionale.

**Contexte**

2. Il importe de veiller à ce que la sécurité de la navigation maritime et toutes les autres activités se déroulant dans les eaux relevant de la responsabilité des pays océaniques soient réalisées de manière sûre et coordonnée afin de soutenir et de respecter les exigences fixées dans les *objectifs de développement durable des Nations unies à l'horizon 2030*, la *Stratégie pour le Pacifique bleu à l'horizon 2050* (Stratégie 2050), les objectifs de développement nationaux, ainsi que les instruments applicables de l'Organisation maritime internationale (OMI).
3. Le chapitre V de la *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (Convention SOLAS) s'applique à tous les navires et fait obligation aux États contractants de garantir, le cas échéant, la sécurité de la navigation en mettant notamment en place les services suivants : avertissements concernant la navigation et les conditions météorologiques, recherche et sauvetage, hydrographie, systèmes de comptes rendus des navires et d'organisation du trafic maritime, services de trafic maritime (STM) et aides à la navigation.
4. Les obligations imposées aux Gouvernements contractants au titre du chapitre V de la Convention SOLAS, en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers, figurent dans le *Code d'application des instruments de l'OMI* (Code III), qui est devenu obligatoire en janvier 2016. Ce Code est le cadre légal qui impose à toutes les parties soumises à un audit obligatoire, appelé programme d'audit des États membres de l'OMI, de veiller à ce que les ressources et capacités suffisantes soient disponibles pour la mise en œuvre des instruments obligatoires de l'OMI.
5. Dans le *Communiqué de Nuku'alofa* de 2017, les ministres des Transports ont réaffirmé qu'il était capital d'instaurer un environnement sécurisé et une culture de la sécurité dans les transports maritimes intérieurs et internationaux grâce à la coordination et à la collaboration efficaces des parties prenantes aux projets correspondants, et ont adopté la première *Stratégie régionale pour la sécurité de la navigation*. L'objectif de cette Stratégie était de fournir un cadre régional pour examiner, de manière cohérente et coordonnée à l'échelon mondial, cinq grands domaines de la sécurité de la navigation, à savoir i) la gouvernance, ii) les services et avertissements concernant la navigation et les conditions météorologiques, iii) les services hydrographiques, iv) les services

- d'aide à la navigation et services de trafic maritime, et v) les services de recherche et de sauvetage (SAR).
6. Dans la *Résolution des responsables des transports* qu'ils ont adoptée lors de la quatrième Conférence régionale des ministres océaniques de l'Énergie et des Transports en 2019, les ministres des Transports ont mentionné la nécessité d'inclure dans les plans nationaux des activités visant à garantir le respect des bonnes pratiques et des instruments internationaux, à améliorer la gouvernance au moyen de l'adoption de mesures et d'indicateurs, et de demander aux partenaires du développement d'apporter leur aide pour ce qui est de l'offre de services de sécurité de la navigation dans les pays océaniques et de coordonner leurs activités au moyen de la *Stratégie régionale pour la sécurité de la navigation en Océanie*.
  7. Dans la *Stratégie 2050*, les chefs d'État et de gouvernement des pays membres du Forum des Îles du Pacifique ont exprimé leur engagement à investir dans des partenariats et des mécanismes réglementaires régionaux, ainsi qu'à renforcer ceux-ci, afin de soutenir les services et infrastructures de transport. Par ces engagements, ils réaffirment et réitèrent l'importance de la coordination et de la collaboration des parties prenantes aux projets correspondants, mise en évidence dans la *Stratégie régionale pour la sécurité de la navigation en Océanie*.

### Situation actuelle

8. La CPS a mené une étude comparative de référence (jointe en **annexe 2**) sur les différentes activités pour les treize (13) États et Territoires insulaires océaniques<sup>1</sup> ciblés par le projet relatif à la sécurité de la navigation, qui vise à aider ces pays à respecter leurs obligations internationales en matière de sécurité de la navigation. Cette étude fait également le point sur la situation actuelle au regard de l'évaluation globale des pays océaniques réalisée en avril 2023 et comparée à celle effectuée en avril 2018, le but étant de mettre en évidence des améliorations ou d'autres évolutions.
9. Depuis le *Communiqué de Nuku'alofa de 2017*, les pays océaniques ont accompli des progrès dans l'ensemble des cinq domaines<sup>2</sup> de la *Stratégie*, avec l'aide d'organisations et de partenaires du développement divers.

### Enjeux

10. Pour chaque domaine de la sécurité de la navigation rendu obligatoire par le chapitre V de la Convention SOLAS et abordé dans la *Stratégie régionale*, des mesures et enjeux spécifiques sont recommandés dans le cadre du développement continu dans les pays océaniques et décrits plus en détail dans l'**annexe 1**.
11. En l'absence d'entité de coordination et de suivi, les aides apportées par les partenaires du développement internationaux et régionaux risquent de faire double emploi.
12. Un financement cohérent de la sécurité de la navigation au moyen d'un budget national et de ressources externes est primordial compte tenu des coûts impliqués par la modernisation et la maintenance à long terme des infrastructures, et de l'allocation de ressources aux organismes nationaux.

---

<sup>1</sup> Îles Cook, Fidji, Kiribati, Îles Marshall, États fédérés de Micronésie, Nauru, Niue, Palau, Îles Salomon, Samoa, Tonga, Tuvalu et Vanuatu.

<sup>2</sup> Gouvernance de la sécurité de la navigation, services et avertissements concernant la navigation et les conditions météorologiques, services hydrographiques, services d'aide à la navigation et services de trafic maritime, et services de recherche et de sauvetage.

13. Les partenaires du développement apportent leur aide dans la plupart des domaines susceptibles d'amélioration recensés dans la Stratégie régionale, mais il est encore nécessaire que les pays océaniques améliorent la coordination nationale conformément à la Stratégie, et que les partenaires du développement communiquent à propos de leurs interventions et alignent celles-ci sur la Stratégie. Cela permettra à la Communauté du Pacifique (CPS) de jouer son rôle de Bureau du Partenariat au titre de la Stratégie, de mesurer les progrès accomplis et d'en faire rapport aux pays et partenaires.

## Recommandations

14. Les ministres des Transports sont invités à :
- a. **demander** aux ministres chargés des services de sécurité de la navigation dans les États et Territoires insulaires océaniques de collaborer avec les autres ministères compétents chargés de mettre en place une entité nationale de gouvernance et de coordination (ou une sous-entité de commissions maritimes existantes), l'objectif étant de traiter les questions relatives à la sécurité de la navigation ainsi que de coordonner les interventions et budgets internes et externes ;
  - b. **demander** aux ministres chargés des services de sécurité de la navigation dans les États et Territoires insulaires océaniques de se mettre en rapport avec le ministère chargé des finances/du budget en ce qui concerne l'allocation d'un budget spécifique constitué d'une partie des redevances perçues auprès des opérateurs maritimes ;
  - c. **appeler** les ministres chargés des services de sécurité de la navigation dans les États et Territoires insulaires océaniques à intégrer, dans leurs plans nationaux, des activités visant à garantir le respect des bonnes pratiques et des instruments internationaux et à améliorer la gouvernance au travers de l'adoption de mesures et d'indicateurs tels que ceux proposés dans le *Guide de la CPS à l'usage des pays océaniques sur l'élaboration d'une stratégie de mise en œuvre des instruments pertinents de l'Organisation maritime internationale* et la *Stratégie régionale pour la sécurité de la navigation en Océanie* ;
  - d. **féliciter** la CPS pour la réalisation de l'étude comparative de référence et pour l'élaboration de rapports connexes, ainsi que pour l'examen, l'élaboration et la présentation de la *Stratégie régionale pour la sécurité de la navigation 2023–2027* en vue de son adoption ;
  - e. **approuver** la *Stratégie régionale pour la sécurité de la navigation 2023–2027*, et appeler les États et Territoires insulaires océaniques et la CPS à la mettre en œuvre et à rendre compte de cette mise en œuvre lors des prochaines réunions des ministres des Transports ; et
  - f. **demander** aux partenaires du développement de porter assistance aux États et Territoires insulaires océaniques, de sorte que l'offre de services de sécurité de la navigation dans les pays océaniques s'inscrive dans le droit fil des priorités et plans nationaux et de la *Stratégie régionale pour la sécurité de la navigation 2023–2027*, et de coordonner leurs activités par l'intermédiaire du secrétariat (Bureau du Partenariat) à la CPS.

Date : 24 avril 2023

## Annexe 1

### Stratégie régionale pour la sécurité de la navigation en Océanie – Enjeux spécifiques

#### 1. Gouvernance de la sécurité de la navigation :

La gouvernance repose sur des systèmes qui constituent les mécanismes qui la composent, tels que les accords internationaux, les lois, les politiques ou les procédures définissant qui est habilité à réaliser une tâche, qui doit être consulté, comment les décisions sont prises, comment elles sont mises en œuvre ou évaluées.

Les pays océaniques sont parfaitement conscients de la nécessité d'adopter des lois et politiques appropriées pour les aides à la navigation maritime et les services de recherche et de sauvetage, et ils s'efforcent de le faire. Cependant, afin d'améliorer la mise en œuvre de la gouvernance, ils doivent s'employer à examiner des éléments moins connus, tels que les politiques et les pratiques en matière de consultation, les procédures de réunion, les protocoles de qualité de service, les règles de conduite des agents publics, une définition précise des rôles et des responsabilités, et les processus d'évaluation des décisions.

#### 2. Services hydrographiques :

À l'heure actuelle, les services hydrographiques sont fournis de manière ponctuelle. Il convient de créer un comité de coordination hydrographique national indépendant ou au sein de comités existants (en fonction de la situation particulière de chaque pays), où les questions liées aux services hydrographiques sont examinées, coordonnées et traitées en temps opportun.

#### 3. Aides à la navigation maritime :

Le principal enjeu relatif aux aides à la navigation maritime est l'utilisation des redevances perçues (« droits de feux ») aux fins de la constitution d'un budget spécifique pour l'installation et la maintenance de ces aides. Dans de nombreux pays océaniques, les droits de feux perçus couvriraient largement ce budget.

Les ministres des Transports pourraient amorcer un dialogue avec les ministres et/ou les départements chargés de la perception des droits de feux et veiller à ce qu'une partie adéquate de ceux-ci soit réaffectée aux aides à la navigation maritime.

La meilleure pratique consiste à ce que les droits de feux reposent sur une méthode de tarification fondée sur les coûts, en particulier sur les coûts de la fourniture de services. Les pays océaniques sont encouragés à examiner les budgets consacrés aux aides à la navigation tels qu'ils sont établis par leur autorité compétente, ainsi que les coûts liés au financement de l'installation et de la maintenance des aides, et à revoir en conséquence les droits de feux.

#### 4. Services de recherche et de sauvetage :

Les interventions tardives en cas d'incidents SAR sont dues à plusieurs facteurs. Une coordination adéquate est nécessaire pour garantir qu'une intervention efficace soit effectuée en temps opportun, en évitant tout retard inutile.

Le manque de ressources, notamment de radiobalises de détresse, de personnel qualifié et de moyens d'intervention SAR adéquats, ainsi que le manque de coopération et de coordination entre les parties prenantes SAR locales et externes sont autant de facteurs qui contribuent aux interventions SAR tardives :

- i) Équipements de secours – La plupart des opérations de recherche et de sauvetage effectuées dans la région impliquaient de petites embarcations (bateaux non pontés à moteurs hors-bord, « banana boats », etc.) qui, bien souvent, ne sont pas équipées de radiobalises de

localisation des sinistres, ce qui rend très difficile l'estimation de leurs dernières positions connues. Des mesures appropriées doivent être mises en place pour encourager la présence à bord de ces équipements afin d'améliorer le délai d'intervention et de réaliser ainsi des économies considérables sur les coûts opérationnels.

- ii) Formation du personnel chargé de la recherche et du sauvetage – Le personnel chargé de la recherche et du sauvetage devrait être mieux formé afin d'accomplir sa mission de façon compétente, tant en ce qui concerne la gouvernance qu'au niveau opérationnel. Il est nécessaire de former des coordonnateurs SAR, des coordonnateurs de mission SAR et d'autres agents chargés de la recherche et du sauvetage.
- iii) Moyens d'intervention SAR – La plupart des petits pays ne disposent pas de moyens d'intervention SAR adéquats et sollicitent souvent l'aide du centre de coordination des secours/centre conjoint de coordination des opérations de recherche et de sauvetage qui est responsable de la région de recherche et de sauvetage dont ils font partie. Ces ressources peuvent être mises en place grâce à une coopération et une coordination efficaces de toutes les parties prenantes.
- iv) Coopération et coordination – Si certaines parties prenantes locales ont mis en place leur propre système de fonctionnement normal, celui-ci entrave parfois l'efficacité des opérations SAR. Une coopération étroite entre toutes les parties prenantes est nécessaire pour aider les principaux organismes SAR à assurer une coordination efficace et à réunir les ressources disponibles. La création de *comités nationaux de coordination SAR* (ou une sous-entité d'un comité existant), ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre de *plans SAR nationaux* appuieraient un système SAR efficace. Le *Dispositif SAR*<sup>3</sup> appuierait également un système SAR efficace à l'échelon régional.

---

<sup>3</sup> Le Dispositif SAR est une déclaration d'intention non contraignante constituant un cadre habilitant propice au renforcement de la coopération régionale entre les autorités et les organismes chargés de la recherche et du sauvetage en Océanie.

## Annexe 2 : Évaluation de référence des pays (pendant la phase 3) réalisée en avril 2023 (la précédente datant d'avril 2018)

	Iles Cook	Kiribati	Vanuatu	Iles Salomon	Tuvalu	Tonga	États fédérés de Micronésie	Iles Marshall	Palau	Nauru	Niue	Samoa	Fidji	% Totalement réalisé	% Partiellement réalisé	% Non réalisé	% Totalement réalisé	% Partiellement réalisé	% Non réalisé
														2023	(2016 à 2018)				
1. Membre de l'AIMS ?	OUI	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	OUI	15 %	S.O.	85 %	15 %	S.O.	85 %
2. Membre de l'OMI ?	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	OUI	OUI	NON	NON	NON	OUI	69 %	S.O.	31 %	69 %	S.O.	31 %
3. Signataire de la Convention SOLAS ?	OUI	OUI	OUI	P	OUI	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	84 %	8 %	8 %	77 %	S.O.	23 %
4. La responsabilité de la sécurité de la navigation est-elle clairement définie dans une loi ?	NON	OUI	P	OUI	P	P	NON	OUI	P	OUI	OUI	P	OUI	46 %	38 %	15 %	38 %	38 %	23 %
5. Le terme « aides à la navigation » est-il utilisé ?	OUI	OUI	P	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	P	OUI	OUI	P	OUI	69 %	23 %	8 %	8 %	54 %	38 %
6. L'autorité compétente tient-elle une base de données complète des escales et du trafic maritime ?	NON	OUI	OUI	OUI	P	P	P	OUI	OUI	OUI	OUI	P	NON	54 %	30 %	16 %	38 %	46 %	8 %
7. L'autorité compétente tient-elle une base de données du registre des navires et des accidents maritimes ?	OUI	OUI	OUI	OUI	P	OUI	P	P	P	OUI	P	OUI	OUI	62 %	38 %	S.O.	0 %	62 %	31 %
8. Des redevances en matière d'aide à la navigation (droits de feux) sont-elles perçues ?	NON	OUI	OUI	OUI	P	OUI	OUI	OUI	NON	NON	NON	P	OUI	54 %	15 %	31 %	69 %	8 %	23 %
9. Un fonds national isolé pour les aides à la navigation est-il garanti ?	NON	NON	NON	P	NON	NON	P	NON	NON	NON	NON	NON	NON	S.O.	15 %	85 %	0 %	31 %	69 %
10. Un coordonnateur national des enseignements sur la	NON	OUI	P	OUI	OUI	OUI	P	P	P	NON	OUI	P	OUI	46 %	39 %	15 %	38 %	8 %	54 %

sécurité maritime est-il en place ?																							
11. L'autorité compétente tient-elle un ensemble de publications nautiques ?	NON	NON	OUI	OUI	NON	OUI	P	P	NON	OUI	NON	P	OUI	39 %	23 %	38 %	15 %	69 %	15 %				
12. Les informations sur les cartes marines sont-elles actualisées ?	NON	OUI	OUI	P	NON	OUI	P	NON	NON	NON	OUI	P	OUI	39 %	23 %	38 %	0 %	31 %	69 %				
13. Un plan opérationnel est-il élaboré et actualisé ?	NON	OUI	OUI	OUI	P	OUI	OUI	P	P	NON	NON	P	OUI	46 %	31 %	23 %	0 %	23 %	77 %				
14. Une liste des parties prenantes est-elle dressée ?	P	OUI	OUI	P	OUI	OUI	OUI	P	NON	NON	OUI	P	P	46 %	39 %	15 %	31 %	46 %	15 %				
15. L'autorité compétente réalise-t-elle une évaluation formelle des risques ?	NON	P	OUI	P	NON	OUI	OUI	OUI	P	NON	OUI	OUI	NON	46 %	23 %	31 %	0 %	15 %	85 %				
16. Un système de balisage de l'AIMS est-il suivi ?	P	OUI	P	OUI	P	OUI	77 %	23 %	S.O.	54 %	38 %	8 %											
17. Toutes les aides à la navigation sont-elles catégorisées conformément aux règles internationales ?	OUI	OUI	OUI	P	OUI	OUI	OUI	OUI	P	OUI	OUI	P	P	69 %	31 %	S.O.	0 %	46 %	54 %				
18. Un registre national des aides à la navigation est-il créé et actualisé ?	OUI	P	P	OUI	OUI	OUI	85 %	15 %	S.O.	23 %	31 %	46 %											
19. Un niveau de service est-il élaboré et actualisé pour les aides à la navigation ?	NON	P	OUI	P	P	OUI	NON	P	OUI	P	NON	OUI	OUI	39 %	38 %	23 %	0 %	8 %	92 %				
20. Le trafic maritime est-il suivi (AIS) ?	NON	P	NON	P	NON	NON	P	OUI	P	NON	OUI	P	P	15 %	46 %	39 %	0 %	31 %	69 %				
21. L'autorité compétente adopte-t-elle une procédure de maintenance officielle pour les aides à la navigation ?	NON	OUI	P	OUI	NON	P	NON	P	NON	P	NON	P	P	15 %	46 %	39 %	0 %	62 %	46 %				
22. Un inventaire des pièces détachées disponibles pour les aides à la navigation existe-t-il ?	NON	P	OUI	OUI	P	OUI	OUI	P	P	NON	NON	P	P	31 %	46 %	23 %	0 %	62 %	46 %				

23. Y a-t-il une organisation de la fourniture de services d'aide à la navigation ?	NON	OUI	OUI	OUI	NON	NON	OUI	NON	OUI	NON	NON	P	OUI	46 %	8 %	46 %	23 %	46 %	31 %
24. Des bouées de signalisation provisoire de l'épave sont-elles utilisées ?	NON	NON	OUI	OUI	NON	OUI	NON	23 %	S.O.	77 %	0 %	0 %	100 %						
25. Une formation interne en matière d'aide à la navigation est-elle organisée ?	NON	OUI	OUI	P	NON	OUI	NON	NON	OUI	NON	NON	NON	NON	31 %	7 %	62 %	0 %	8 %	92 %
Évaluation globale - % Totalemment réalisé et partiellemment réalisé en 2023	v 36 %	^ 84 %	^ 88 %	^ 96 %	^ 56 %	^ 84 %	^ 68 %	^ 72 %	^ 68 %	^ 44 %	^ 52 %	^ 76 %	^ 80 %	^ 45,84 %	v 24,2 %	v 29,92 %	19,32 %	30,52 %	49,80 %
Évaluation globale - % Totalemment réalisé et partiellemment réalisé entre 2016 et 2018	64 %	68 %	60 %	72 %	48 %	56 %	48 %	52 %	20 %	32 %	52 %	64 %	S.O.	<b>Légende des couleurs : OUI NON PARTIELLEMENT</b>					