

COMMUNAUTÉ DU PACIFIQUE

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

**TD 02 : SERVICES DE TRANSPORTS MARITIMES DURABLES DE LA CPS POUR LE
PACIFIQUE BLEU**

(Document présenté par la Communauté du Pacifique)

Objet

1. Le présent document vise à informer les participants des services offerts par la Communauté du Pacifique (CPS) à ses membres désireux d'obtenir des transports maritimes durables dans le Pacifique bleu. Il souligne en particulier les contributions notables apportées par la CPS à ses membres en matière de transports maritimes durables, les points forts particuliers de l'Organisation, la gamme de services qu'elle offre, ses capacités actuelles et les obstacles qu'elle rencontre pour ce qui est de répondre de manière adéquate aux besoins de ses membres, tels que les priorités fixées en 2019, lors de la quatrième Conférence régionale des ministres océaniques de l'Énergie et des Transports.

Contexte

Le rôle de la CPS dans le Pacifique bleu

2. La CPS est membre du Conseil des organisations régionales du Pacifique (CORP), un groupe constitué de plusieurs organisations intergouvernementales qui œuvrent au service de leurs membres du Pacifique bleu dans un large éventail de domaines, entre autres la politique, l'éducation, la santé, la pêche, l'environnement, le tourisme et la production d'électricité. Chaque organisation y apporte son expertise et ses points forts pour répondre aux besoins de ses membres.
3. La CPS est mandatée par ses membres et reconnue comme la principale organisation scientifique et technique au service du développement dans la région du Pacifique bleu. Elle intervient dans différents domaines d'activité au travers de ses neuf (9) divisions¹. La CPS détient un avantage comparatif considérable en ce sens qu'elle est apte à appliquer une approche pluridisciplinaire pour traiter certains enjeux particulièrement complexes du développement régional. Comme d'autres organisations du CORP, la CPS s'engage à répondre aux priorités qui sont propres à ses membres et qui évoluent, tout en s'appuyant sur l'atout que constitue sa diversité, en particulier sur les vastes compétences interdisciplinaires et le caractère multiculturel d'un personnel qui compte aujourd'hui plus de 650 agents dans toute la région.
4. Les 22 États et Territoires en développement membres de la CPS s'étendent sur une superficie d'environ 30 millions de kilomètres carrés du Pacifique bleu. Par conséquent, les communautés du Pacifique bleu s'appuient sur les transports maritimes nationaux et internationaux comme moyens les plus viables d'échanger des marchandises et de se déplacer, car ceux-ci offrent souvent le principal accès vers/depuis les îles périphériques pour répondre à des besoins

¹ Il s'agit des divisions suivantes : i) Programme durabilité environnementale et changement climatique ; ii) Programme pour l'évaluation et la qualité de l'enseignement ; iii) Division pêche, aquaculture et écosystèmes marins ; iv) Division géosciences, énergie et services maritimes (GEM) ; v) Division droits de la personne et développement social ; vi) Division ressources terrestres ; vii) Division santé publique ; viii) Division statistique pour le développement ; et ix) programmes intégrés.

socioéconomiques dans des domaines tels que l'éducation, les soins de santé, la sécurité alimentaire, l'emploi, le tourisme, les services de secours et le transport de marchandises. Compte tenu de l'importance capitale du secteur des transports maritimes dans le Pacifique bleu, il est essentiel que les États et Territoires insulaires océaniques coopèrent et coordonnent leurs initiatives dans ce domaine, et qu'une organisation intergouvernementale régionale les aide dans leurs efforts.

Notre parcours

5. Le Secrétariat général du Forum des Îles du Pacifique (FIP) coordonnait initialement les efforts déployés à l'échelon régional dans le domaine des transports maritimes durables, mais dans le milieu des années 1990, il a transféré cette compétence à la CPS, qui a créé le Programme affaires maritimes². L'assistance fournie par la CPS dans le domaine des transports maritimes durables cible principalement les quatorze³ (14) États insulaires océaniques indépendants et, dans une moindre mesure, les Territoires.
6. Les domaines de l'assistance technique fournie par la CPS à ses membres en matière de transports maritimes durables et ses capacités d'exécution de ces services ont été adaptés au fil du temps aux besoins et priorités des membres, à l'évolution des instruments et priorités de l'OMI, ainsi qu'aux nouveaux problèmes rencontrés dans la région, tels que les accidents maritimes majeurs. Initialement, ces activités étaient réalisées par une équipe composée de moins de dix agents spécialisés dans la sécurité des navires, le droit maritime et la sécurité maritime, qui aidaient les pays membres en leur fournissant des conseils sur des questions maritimes, en leur apportant une assistance technique et en proposant des formations à l'intention des administrations maritimes, des établissements de formation aux métiers de la mer et d'autres parties prenantes du secteur.

Nos réalisations

7. Malgré ses débuts modestes en termes d'aspirations et d'effectifs, la CPS a fourni à ses membres certains services importants, au fil des ans, sur une base bilatérale ou régionale. La CPS a collaboré avec des associations maritimes régionales et certains partenaires afin d'élaborer et de publier les documents suivants :
 - le *Code maritime du Pacifique Sud* qui prescrivait les détails techniques pour les navires, leurs équipements, les inspections et les certifications. Ce Code a été transposé dans les lois sur la sécurité des navires de la plupart de ses membres ;
 - le *recueil de législation et de réglementation maritimes types océaniques* (PIMLaws), un ensemble de modèles de lois portant sur divers aspects des transports maritimes durables, que les membres utilisent comme ressource pour élaborer leurs propres lois à l'appui de leur secteur maritime ;
 - les *modules de formation et certification STCW '95*, des modules de formation conformes à la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) (amendée) que les établissements de formation aux métiers de la mer utilisaient comme supports de formation pour les gens de la mer ;
 - les *Directives et instructions à l'usage des inspecteurs (volumes 1 et 2)*, qui contiennent des directives et instructions à l'intention des inspecteurs des États et Territoires insulaires

² Celui-ci est devenu la Section affaires maritimes au sein du Département transports de la Division développement économique en 2010, qui a intégré en 2017 le Programme océans et services maritimes de la Division géosciences, énergie et services maritimes, et en fait toujours partie à l'heure actuelle.

³ Îles Cook, Fidji, Kiribati, Îles Marshall, États fédérés de Micronésie, Nauru, Niue, Palau, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Îles Salomon, Samoa, Tonga, Tuvalu et Vanuatu.

océaniens, le but étant de fixer une norme pour garantir l'efficacité des inspections dans le Pacifique ;

- les *Normes océaniques sur la formation des pilotes maritimes*, fondées sur la résolution a.960 (23) de l'OMI visant à aider les États et Territoires insulaires océaniques en matière de formation, de certification et d'octroi de licences pour les pilotes maritimes dans leurs pays ; et
- le *Répertoire des ports du Pacifique*, qui fournit une liste mise à jour chaque année des ports internationaux des États et Territoires insulaires océaniques, ainsi que des informations générales sur ceux-ci, les formalités à l'entrée et à l'arrivée, les services portuaires, les transitaires et les fournisseurs d'équipements maritimes, entre autres.

8. La CPS a également aidé ses membres au moyen des activités suivantes : appui consultatif dans divers domaines liés à la marine, soutien à l'élaboration de lois et de politiques, services d'audit, formations sur des thèmes associés, collaborations avec les membres dans le cadre d'associations maritimes régionales⁴ et de réunions des directeurs ou des ministres des Transports, et services de secrétariat pour divers organismes ou enceintes régionaux (Commission des transports maritimes du Pacifique central, Mémoire d'entente pour l'Océanie, Comité de pilotage du dispositif de recherche et de sauvetage en mer en Océanie, etc.).

Nos points forts

9. La CPS parvient à répondre aux besoins de ses membres en matière de transports maritimes durables grâce à plusieurs facteurs. Premièrement, en tant qu'organisation membre du CORP cheffe de file pour les questions maritimes dans le cadre du service offert à ses membres dans le Pacifique bleu, la CPS possède une connaissance approfondie des besoins de ses membres. Conscients de l'expertise et de la valeur qu'apporte la CPS dans l'espace maritime, ses membres poursuivent leurs partenariats avec l'Organisation pour mener leurs activités en faveur du développement des transports maritimes. Deuxièmement, les agents techniques de la CPS contribuant aux activités dans ce domaine sont des Océaniques professionnels possédant une expérience directe des besoins, aspirations et difficultés des membres, qui permet d'étayer les services de grande qualité qu'ils fournissent aux membres.

Nos partenaires

10. En tant qu'organisation du CORP cheffe de file pour les questions maritimes, la CPS reconnaît sa responsabilité, salue et soutient d'autres initiatives prises par ses membres, d'autres organisations du CORP, ainsi que des partenaires du développement régionaux et internationaux, visant à aider les États et Territoires insulaires océaniques à répondre à leurs divers besoins et questions dans le domaine maritime. La large participation à cette réunion témoigne de l'excellente collaboration entretenue par les membres et partenaires dans l'espace maritime du Pacifique bleu.
11. Un autre facteur réside dans la générosité des membres et partenaires, qui apportent à la CPS l'aide matérielle et financière qui lui est nécessaire pour répondre aux besoins de ses membres. Plus particulièrement, l'OMI s'est associée pendant longtemps à la CPS pour renforcer les

⁴ Il s'agit notamment de la *Conférence maritime océanique (PIMC)* qui se compose de représentants de l'*Association maritime océanique (PacMA, pour les administrations maritimes et les établissements de formation aux métiers de la mer)*, de l'*Alliance océanique des transports maritimes (PMTA, pour les administrations portuaires)*, de l'*Association océanique du droit maritime (PIMLA, pour les juristes spécialisés dans le droit maritime)* et de l'*Association des Océaniques du secteur maritime (PacWIMA, pour les femmes du secteur maritime)*.

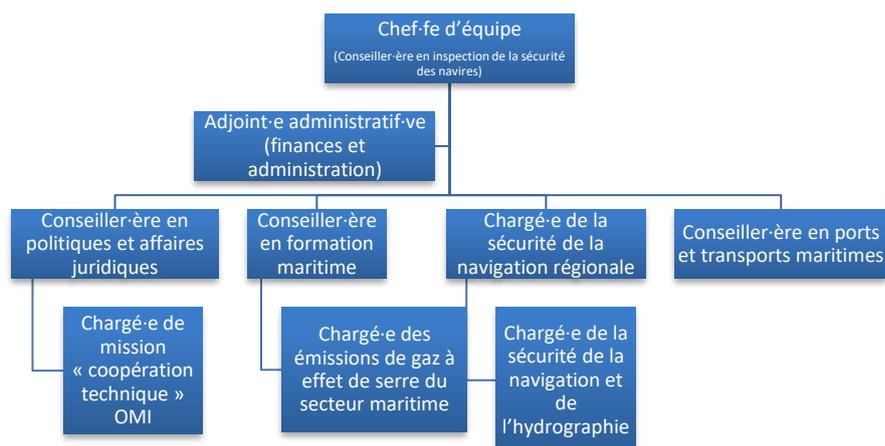
capacités des pays océaniques à mettre en œuvre les obligations internationales qui leur incombent en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers, en vertu des conventions et des instruments de l'OMI⁵. L'OMI continue de le faire et a renforcé cette relation en détachant un-e fonctionnaire technique à l'antenne de la CPS à Suva et met en place un Bureau de présence régionale pour le Pacifique.

12. Le ministère australien des Affaires étrangères et du Commerce a généreusement octroyé une subvention flexible et programmatique afin de permettre la création de la Division développement économique, s'occupant notamment des questions de transport maritime, et de soutenir les activités de celle-ci de 2011 à 2016. Les économies réalisées grâce à cette subvention ont été utilisées dans le cadre d'un fonds fléché, en vue de continuer à appuyer les activités de la Division jusqu'en 2019.
13. Au terme de cette subvention, les activités de la CPS dans le domaine maritime ont été soutenues par des fonds projet octroyés par le ministère néo-zélandais des Affaires étrangères et du Commerce à destination du Programme océanique de sécurité des transports maritimes intérieurs (PIDSS) mené de 2018 à 2021 (avec une prolongation sans frais jusqu'en 2024), par l'Union européenne (mise en œuvre par l'OMI) en faveur du Centre de coopération de technologie maritime pour le Pacifique (MTCC) de 2017 à 2019 (avec une prolongation sans frais jusqu'en 2021) et par la Fondation internationale pour les aides à la navigation (IFAN) pour le projet sur la sécurité de la navigation dans le Pacifique de 2015 à juillet 2024. L'OMI a également financé trois projets spécialisés par l'intermédiaire du MTCC-Pacifique en 2022 et 2023, ainsi que d'autres activités dans le cadre de son Programme intégré de coopération technique. L'Agence allemande de coopération internationale (GIZ) a aussi fourni un appui financier afin de renforcer les capacités des pays océaniques en matière d'atténuation des effets du changement climatique dans les transports maritimes et de préconiser des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre des navires dans le cadre d'ateliers virtuels organisés en 2023. D'autre part, les fonds programme octroyés à la Division GEM par le ministère néo-zélandais des Affaires étrangères et du Commerce sont utilisés pour supporter une partie des coûts de personnel de certains membres de l'équipe.

Notre identité

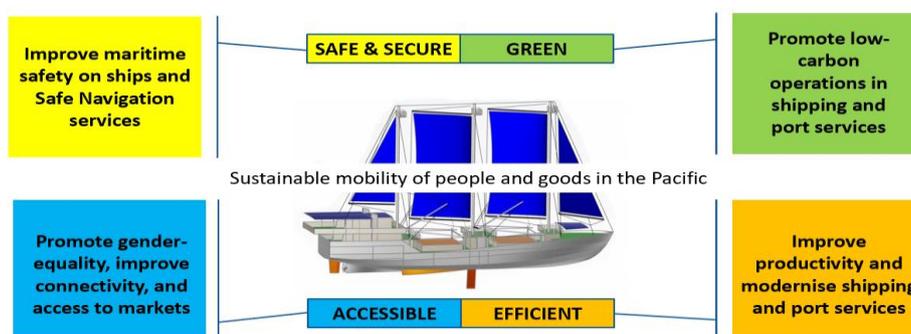
14. Les compétences techniques des agents que la CPS a engagés pour aider les pays océaniques à répondre à leurs besoins en matière de transports maritimes durables se sont étendues : alors qu'elles portaient initialement sur les domaines traditionnels ordinaires tels que la sécurité des navires, les inspections des navires et les audits maritimes, le droit maritime, la formation et la certification des gens de la mer, la sûreté des navires et des ports, ainsi que la protection de l'environnement marin, elles touchent désormais d'autres secteurs, tels que la sécurité de la navigation, les ports/transports maritimes écologiques et résilients, la coordination des activités de l'OMI et la gouvernance maritime. Hormis la réalisation de leurs activités techniques respectives, les membres du personnel endossent également d'autres responsabilités, comme le leadership administratif pour l'équipe, des services de secrétariat pour des associations ou enceintes maritimes régionales, ainsi que l'organisation de réunions des mécanismes régionaux de collaboration. La structure de l'équipe actuelle figure dans l'organigramme suivant.

⁵ Ce partenariat a été officialisé par un protocole d'accord signé par l'OMI et la CPS en 2002.



Nos activités

15. Les services actuels fournis par la CPS à ses membres en matière de transports maritimes durables sont le reflet des priorités internationales, régionales et nationales ciblant les piliers de la SÛRETÉ, de la SÉCURITÉ, de l'ÉCOLOGIE, de l'ACCESSIBILITÉ et de l'EFFICIENCE.



16. Nos activités couvrent plus particulièrement les domaines suivants : i) sûreté et sécurité des transports maritimes ; ii) sécurité des services de navigation, iii) formation et certification des gens de la mer et du personnel non navigant, iv) coopération technique intégrée ; (v) audits maritimes ; vi) élaboration de politiques maritimes et services juridiques ; vii) initiatives relatives aux ports écologiques ; viii) connectivité maritime ; ix) promotion du rôle des Océaniennes dans le secteur maritime ; x) technologies et innovations en matière de décarbonation du secteur maritime ; xi) services de secrétariat pour des associations/enceintes maritimes régionales ; et xii) coordination des mécanismes régionaux de collaboration.

Situation actuelle

Besoins et priorités de nos membres

17. La CPS et d'autres organisations du CORP ont pour mission de répondre aux besoins de leurs membres. Ainsi, le *Plan stratégique 2022–2031* de la CPS établit que la mission de l'Organisation est de « faire progresser les droits et le bien-être de tous les peuples du Pacifique grâce à la science et aux savoirs, tout en étant guidés par notre compréhension fine des contextes et des cultures du Pacifique bleu » (page 7). De l'autre côté, les besoins et priorités des membres reposent en partie

sur leur acceptation des stratégies régionales collectives⁶, des stratégies internationales⁷ et des obligations internationales applicables⁸.

18. Désireux d'obtenir des transports maritimes durables, les membres ont toutefois bien souvent des difficultés à mener à bien, en autonomie, les activités requises à cet effet, en raison de divers facteurs, tels que : taille très limitée des administrations maritimes/autorités compétentes, manque d'expérience/de connaissances techniques des agents pour traiter certains axes de travail, ainsi que ressources financières limitées qui entravent le recrutement de capacités supplémentaires, l'organisation de formations ou la réalisation de travaux techniques. Par conséquent, nos membres comptent sur l'appui de la CPS pour mener à bien leurs activités relatives aux transports maritimes durables.
19. L'**annexe 1** présente les demandes d'assistance technique soumises depuis 2021 par nos membres, dans un large éventail de domaines techniques, à l'équipe de la CPS chargée des affaires maritimes. La plupart de ces demandes concernent les domaines traditionnels ordinaires tels que la sécurité des navires, les inspections des navires, les audits, l'aide juridique et l'appui à l'élaboration de politiques, la formation et la certification, la sûreté des navires et des ports, ainsi que la protection de l'environnement marin.
20. Malheureusement, après la conclusion de la subvention du ministère australien des Affaires étrangères et du Commerce en 2016, la CPS n'a pas été en mesure d'obtenir un fonds programme flexible et pluriannuel afin de soutenir les efforts que nous déployons au service de nos membres. Par conséquent, elle n'a pu s'appuyer que sur des fonds projet, qui privilégient souvent des produits spécifiques aux besoins ordinaires de nos membres. L'utilisation de fonds programme limités pour soutenir les coûts de personnel est certes appréciée, mais elle ne permet pas d'appuyer les travaux techniques essentiels demandés par nos membres.

Nos besoins

21. L'efficacité de la réponse apportée par l'équipe de la CPS chargée des affaires maritimes aux besoins et priorités de ses membres dépend de l'obtention de fonds programme pérennes, fondés sur les effets attendus. D'après l'**annexe 2**, qui présente un récapitulatif des demandes de financement, la CPS a besoin de **six millions de dollars des États-Unis par an** pour répondre aux besoins et priorités de ses membres. Nous prions nos membres de bien vouloir envisager des mécanismes de partage des coûts ou de prévoir des missions d'expertise-conseil en vue de générer des financements. De plus, nous appelons nos partenaires internationaux à maintenir leur soutien aux priorités traditionnelles ordinaires en matière de transports maritimes durables, malgré l'évolution des priorités de financement à l'échelon international.

Recommandations

22. Les ministres des Transports sont invités à :
 - a. **prendre note** du rôle joué par la CPS en tant qu'organisation membre du CORP cheffe de file pour le secteur des transports maritimes et **féliciter** la CPS pour les services intégrés particuliers qu'elle fournit à ses membres dans le Pacifique bleu en matière de transports maritimes durables ;

⁶ Telles que la *Stratégie pour le Pacifique bleu à l'horizon 2050* (Stratégie 2050).

⁷ Telles que les *objectifs de développement durable* des Nations Unies.

⁸ Telles que les obligations des États du pavillon, des États du port et des États côtiers, énoncées dans les conventions et d'autres instruments de l'OMI.

- b. **saluer** d'autres initiatives prises par les États et Territoires insulaires océaniques, les organisations du CORP, ainsi que les partenaires du développement régionaux et internationaux pour apporter un appui face aux besoins et aux enjeux des pays insulaires océaniques dans le domaine maritime ;
- c. **prendre note** des difficultés financières rencontrées par l'équipe de la CPS chargée des affaires maritimes depuis 2019, qui limitent ses capacités à répondre aux besoins et priorités des membres en matière de transports maritimes durables ; et
- d. **appeler** les membres à soutenir, en fonction de leurs moyens, l'assistance technique apportée par la CPS à ses membres, et les partenaires internationaux à fournir à la CPS des fonds programme flexibles et pluriannuels, fondés sur les effets attendus, afin de répondre efficacement aux besoins et priorités des membres en matière de transports maritimes durables.

Date : 28 avril 2023

Annexe 1 – Besoins et priorités des membres

| Pays | Demande |
|------------------------------------|--|
| Îles Cook | <ul style="list-style-type: none"> • Sécurité des navires nationaux et petites embarcations motorisées, en particulier bateaux de pêche au gros • Renforcement des capacités et perfectionnement – formation et perfectionnement professionnel des agents actuels et nouvellement recrutés au sein de la Division • Renforcement des capacités du personnel à analyser les données recueillies et à les convertir dans des formats appropriés à l'établissement de rapports • Rédaction de textes législatifs sur les opérations de recherche et de sauvetage (SAR) |
| Fidji | <ul style="list-style-type: none"> • Élaboration d'un cadre de gouvernance maritime • Élaboration d'une évaluation des fonctions et des besoins en matière de capacités, pour les secteurs public et privé • Poursuite des activités visant à améliorer l'efficacité énergétique des navires et à investir dans les technologies maritimes et les navires bas carbone • Poursuite de la mise en œuvre d'activités du PIDSS |
| Kiribati | <ul style="list-style-type: none"> • Assistance à la rédaction de textes législatifs pour les éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ Réglementations maritimes (sécurité des navires nationaux) ○ Réglementations maritimes (systèmes de gestion de la sécurité) ○ Réglementations maritimes (petites embarcations) ○ Réglementations maritimes (STCW) ○ Réglementations maritimes (Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille [STCW-F]) ○ Réglementations maritimes (lignes de charge) ○ Réglementations maritimes (jaugeage) ○ Réglementations maritimes (Convention SOLAS) ○ Réglementations maritimes (prévention de la pollution marine) ○ Réglementations maritimes (sécurité maritime) ○ Transposition des réglementations et du protocole de la CPSC • Sécurité des navires |
| Îles Marshall | <ul style="list-style-type: none"> • Assistance à la rédaction de textes législatifs pour les éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ Réglementations des embarcations nationales (sécurité) ○ Réglementations des embarcations nationales (système de gestion de la sécurité) ○ Transposition des réglementations et du protocole de la CPSC • Sécurité de la navigation |
| États fédérés de Micronésie | <ul style="list-style-type: none"> • Assistance à la rédaction de textes législatifs pour les éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ Réglementations sur la sécurité des navires nationaux ○ Réglementations sur la sécurité maritime ○ Réglementations sur le système de gestion de la sécurité des navires • Sécurité de la navigation |
| Nauru | <ul style="list-style-type: none"> • Assistance à la rédaction de textes législatifs pour les éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ Soumission au conseil des ministres pour approbation de l'adhésion à la Convention SAR ○ Projet de loi sur les opérations de recherche et de sauvetage ○ Transposition des réglementations et du protocole de la CPSC |
| Niue | <ul style="list-style-type: none"> • Accomplissement de progrès dans la couverture totale du réseau VHF maritime sur l'ensemble du littoral • Mise en œuvre de la loi sur la sécurité maritime de 2021 • Renforcement de la mise en œuvre et de la supervision des conventions de l'OMI dont Niue est partie |

| | |
|----------------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place et maintien d'aides à la navigation pour Niue et le récif de Beveridge • Mise en œuvre de l'étude de faisabilité approfondie de la Banque asiatique de développement en ce qui concerne le développement du port d'Alofi • Achat et maintenance d'équipements lourds pour les opérations portuaires |
| Palau | <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'une installation de réparation des navires • Mise en place d'un système de GPS différentiel • Remplacement et réalignement des marqueurs de distance pour le West Passage • Modernisation de 115 structures d'aide à la navigation dans les cours d'eau locaux • Suivi, par l'ensemble des équipages des navires de plus de 19,8 mètres, du cours élémentaire de sécurité d'ici à 2025 • Adoption de réglementations visant à mettre en œuvre les conventions de l'OMI dont Palau est partie • Élaboration d'un plan pour le passage des navires locaux à des moteurs à quatre temps avant 2025 et élimination de l'utilisation de moteurs fonctionnant avec des combustibles à base de pétrole d'ici à 2030 • Modernisation du port existant • Mise en place d'un nouveau port de pêche • Élaboration d'un plan pour assurer la transition entre la source d'énergie actuelle du port et l'énergie solaire d'ici à 2030 • Élaboration de plans de sécurité opérationnelle pour notre maintenance des aides à la navigation • Création d'un organisme adéquat pour la fourniture de services hydrographiques et octroi des ressources nécessaires pour qu'il puisse réaliser les études requises et actualiser les cartes destinées à une utilisation par les navigateurs • Dragage des entrées vers la Sam's Bay et les ports de plaisance NECO • Renforcement des capacités de l'administration maritime. Organisation de formations en matière d'audit interne, d'hydrographie, d'administration maritime et d'appui à la rédaction juridique |
| Papouasie-Nouvelle-Guinée | <ul style="list-style-type: none"> • Élaboration d'une politique nationale encadrant le transport maritime • Mentorat du rédacteur juridique |
| Samoa | <ul style="list-style-type: none"> • Modernisation de la Loi de 1998 sur le transport maritime (par l'Autorité néo-zélandaise de la sécurité maritime [MNZ] dans le cadre de la quatrième phase du programme de sûreté maritime dans le Pacifique [PMSP]) • Achèvement de la création du Fonds national pour la pollution marine (POLFUND) (en cours, financée par le Programme régional océanique de l'environnement [PROE]) • Élaboration d'un plan d'action pour le Samoa pour la lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer • Poursuite de la mise en œuvre d'autres conclusions du Programme d'audit obligatoire des États membres de l'OMI (IMSAS) • Élaboration de réglementations sur les aides à la navigation • Élaboration d'un projet de loi sur les opérations de recherche et de sauvetage • Élaboration d'autres réglementations maritimes importantes dans la limite de l'assistance technique disponible |
| Tonga | <ul style="list-style-type: none"> • Examen et élaboration de lois nationales • Acquisition d'un système d'identification automatique (AIS)/système de surveillance des navires (VMS) ou d'équipements de suivi des navires locaux |

| | |
|----------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Participation à des cours en ligne à l'intention des inspecteurs, etc. • Recrutement et formation d'agents/de diplômés/d'étudiants spécialisés dans le droit maritime • Adhésion au Pacific Blue Shipping Partnership (PBSP) • Poursuite de la participation accrue aux réunions/comités/projets de l'OMI • Construction d'une cale de halage pour les navires nationaux à Nuku'alofa • Recrutement de prestataires de services pour les navires nationaux • Assistance technique du Tonga Maritime Polytechnical Institute (TMPI)/examen du manuel qualité et élaboration de critères pour les listes de vérification • Formation sur le code ISPS/aspects de l'évaluation • Formation des agents en matière de recherche et de sauvetage • Conformité des aides à la navigation |
| <p>Îles Salomon</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Cadre juridique pour le secteur maritime et capacités de rédaction juridique au sein de l'Autorité maritime des Îles Salomon : <ul style="list-style-type: none"> ○ Réglementation et mise en œuvre de normes de sécurité et de gestion de la sécurité des navires ○ Amélioration de la prévention de la pollution marine, de la responsabilité et de l'indemnisation connexes • Lutte contre la pollution marine <ul style="list-style-type: none"> ○ Poursuite de l'élaboration de la procédure relative à la lutte contre la pollution marine ○ Achat d'équipements de prévention de la pollution marine ○ Renforcement des capacités des premiers intervenants de l'Autorité maritime des Îles Salomon et d'autres organisations régionales • École maritime, modernisation des infrastructures et des équipements dans les objectifs suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ Maintien des capacités de formation actuelles ○ Renforcement des capacités pour proposer une formation allant jusqu'au brevet de capitaine (classe 3) et d'officier mécanicien (classe 2) • Réduction des émissions de gaz à effet de serre <ul style="list-style-type: none"> ○ Mise en œuvre de projets pilotes afin de démontrer les avantages de nouvelles technologies et opérations, le but étant d'évoluer vers des transports maritimes nationaux écologiques ○ Mise en œuvre de projets de développement d'infrastructures afin de compléter/d'étendre le projet Climate Fastaem de l'Autorité portuaire des Îles Salomon (SIPA) (initiative des ports verts) • Communication et consultation <ul style="list-style-type: none"> ○ Mise en œuvre d'une communication efficace de l'Autorité maritime des Îles Salomon afin de défendre la sécurité en mer pour tous, ainsi que la prévention de la pollution marine en ce qui concerne les petites embarcations et les navires nationaux dans le secteur maritime et les communautés insulaires • Développement d'infrastructures de sécurité de la navigation <ul style="list-style-type: none"> ○ Modernisation des systèmes de radiocommunication ○ Mise en place de nouvelles aides à la navigation ○ Réalisation de levés hydrographiques sur le littoral et au large, dans les zones prioritaires • Égalité de genre dans le secteur maritime <ul style="list-style-type: none"> ○ Intégration de la dimension de genre dans les activités menées dans le cadre de projets et les interventions de partenaires ○ Appui à l'Association des femmes du secteur maritime des Îles Salomon |

| | |
|----------------|--|
| Tokelau | <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la prestation de services globale dans le domaine des transports • Recherche d'investissements en vue de l'acquisition de matériel de sécurité pour tous • Amélioration des opérations navire-terre • Acquisition de nouveaux navires assurant le transport inter-îles et/ou vers l'étranger • Renforcement des capacités de tous les usagers de la mer afin d'améliorer la sécurité et les pratiques en mer à Tokelau |
| Vanuatu | <ul style="list-style-type: none"> • Assistance à la rédaction juridique d'une Convention internationale à adopter au niveau national • Élaboration et mise à jour de cours types de formation afin d'aider Vanuatu à mettre en œuvre la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille telle que modifiée (Convention 1978) pour les gens de mer ni-Vanuatu • Élaboration d'une formation spécialisée pour les agents de contrôle de l'État du port et les inspecteurs de l'État du pavillon • Élaboration de plans nationaux d'intervention et de cours de formation connexes pour la préparation et la lutte en matière de pollution marine, en partenariat avec d'autres ministères compétents à l'échelon national • Préparation de stratégies pour la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin et la facilitation du trafic maritime international • Poursuite du renforcement de la mise en œuvre efficace des instruments de l'OMI par Vanuatu dans le cadre du programme d'audit des États membres de l'OMI • Établissement de plans nationaux de recherche et de sauvetage, et formation du personnel aux opérations • Renforcement des capacités en matière de formation à la sécurité maritime à l'intention des exploitants portuaires/de l'autorité désignée • Fourniture de bourses pour une formation maritime spécialisée « en cours d'emploi » et sa mise en place, ce qui offre des possibilités à l'Institut de droit maritime international (IMLI) et à l'Université maritime mondiale (UMM) |
| Tuvalu | <ul style="list-style-type: none"> • Assistance en matière de rédaction juridique afin de transposer les réglementations et le protocole de la CPSC |

Annexe 2 - Services de transports maritimes de la CPS et mobilisation de ressources

A. Mobilisation de ressources

En 2022, l'équipe de la CPS chargée des transports maritimes a réalisé une analyse et recensé les postes essentiels pour renforcer les capacités existantes dans l'objectif de répondre efficacement aux besoins et priorités de ses membres (cf. détails donnés à l'annexe 1).

| I – Transports maritimes | |
|--|---|
| Capacités existantes | Agents supplémentaires requis |
| 1 x Chef·fe d'équipe – Transports maritimes | 1 x Coordonnateur·rice du protocole d'accord Pacifique/STCW 1 x Chargé·e de la sécurité et de la gestion SAR |
| 1 x Conseiller·ère en politiques et affaires juridiques | 1 x Chargé·e des affaires juridiques |
| 1 x Conseiller·ère en formation maritime | 1 x Chargé·e de la formation maritime |
| 1 x Conseiller·ère en ports et transports maritimes | 1 x Conseiller·ère en sûreté portuaire |
| 1 x Conseiller·ère en sécurité de la navigation régionale | 1 x Technicien·ne (aides à la navigation) |
| 1 x Chargé·e de la sécurité de la navigation et de l'hydrographie | |
| 1 x Chargé·e des finances | 1 x Chargé·e du soutien administratif 1 x Chargé·e de la communication |
| 1 x Chargé·e des finances et de l'administration | |
| II – Centre de coopération de technologie maritime pour le Pacifique (MTCC-Pacifique) | |
| Capacités existantes | Agents supplémentaires requis |
| 1 x Chargé·e des émissions de gaz à effet de serre du secteur maritime | 1 x Coordonnateur·rice du MTCC-Pacifique |
| | 2 x Conseiller·ère en technologie maritime |
| | 1 x Adjoint·e administratif·ve (finances et administration) |
| | 1 x Chargé·e de la communication |
| III – Bureau de présence régionale de l'OMI pour le Pacifique | |
| Capacités existantes | Agents supplémentaires requis |

Remarque : Le fonctionnement du MTCC-Pacifique a été assuré par un seul membre du personnel, avec l'appui du·de la Conseiller·ère en formation maritime, depuis la fin de la première phase en décembre 2021. Malgré son effectif limité, le Centre a mis en œuvre avec succès trois projets à court terme pour l'OMI et un projet financé par l'Agence allemande de coopération internationale (GIZ). Le recrutement de deux nouveaux membres du personnel commencera après la signature du contrat pour la deuxième phase du MTCC-Pacifique.

| | |
|--|-----------------------------------|
| 1 x Chargé-e de mission « coopération technique » OMI | 1 x Coordonnateur·rice régional·e |
| 2 x Agents junior océaniens (l'un basé en Papouasie-Nouvelle-Guinée et l'autre aux Îles Salomon) | |

Remarque : À l'échelon international, lors de sa 34^e session extraordinaire qui s'est tenue en 2021, le Conseil de l'OMI a approuvé la création d'un Bureau de présence régionale de l'OMI pour le Pacifique. Ce bureau permanent permettra à l'OMI d'approfondir ses connaissances des petits États insulaires en développement (PEID) et des pays les moins avancés (PMA), ainsi que de renforcer ses capacités en matière de fourniture d'une assistance technique à la région. Compte tenu de divers paramètres et contributions de la région, le Secrétaire général de l'OMI a décidé que le Bureau devrait être établi aux Fidji. Par conséquent, des travaux sont en cours avec les autorités fidjiennes afin de mettre en place le Bureau de présence régionale pour le Pacifique et de le rendre opérationnel.

B. Services de transports maritimes de la CPS et budget annuel estimé

D'après l'analyse réalisée par la CPS des besoins régionaux en matière de transports maritimes, qui figure à l'annexe 1 et à l'annexe 2 (A) ci-dessus, le budget estimé suivant a été établi. Les chiffres donnés représentent les coûts des ressources humaines et des activités pour une période d'un an. Il convient de noter que, pour certains domaines prioritaires, l'équipe chargée des transports maritimes peut travailler en partenariat avec des centres et des organismes tels que le MTCC-Pacifique, le PROE, le Bureau de présence régionale pour le Pacifique, le PBSP, entre autres.

| <i>Domaines prioritaires de la CPS en matière de transports maritimes</i> | <i>Budget annuel estimé (en dollars des États-Unis)</i> | <i>Soutiens financiers existants</i> |
|--|---|--|
| Mise en œuvre du protocole d'accord Pacifique/STCW | 754 000 | Néant |
| Sécurité des navires nationaux | 1 207 000 | PIDSS, (ministère néo-zélandais des Affaires étrangères et du Commerce 2018–2024) |
| Sécurité de la navigation | 587 000 | Projet sur la sécurité de la navigation (Fondation internationale pour les aides à la navigation [IFAN] 2015–2024) |
| Transport maritime international | 457 000 | Néant |
| Ports et administration | 395 000 | Néant |
| Ports résilients et écologiques | 79 000 | Néant |
| Facilitation du trafic maritime international | 17 000 | OMI, (sur base ponctuelle) |
| Connectivité maritime/Commission des transports maritimes | 40 000 | Commission des transports maritimes du Pacifique central, CPSC + Fonds prog. CPS (2022–2024) |
| Formation et certification des gens de la mer et du personnel non navigant | 258 000 | Néant |
| Protection du milieu marin | 121 000 | Néant pour l'appui juridique de la CPS, (pilotage du PROE) |
| Recherche et sauvetage (appui) | 15 000 | Néant |
| Travail maritime | À confirmer | Néant |

| | | |
|--|------------------|--|
| Technologie et innovation en matière de décarbonation maritime (plans de gestion du rendement énergétique de la flotte + efficacité énergétique des ports) | 1 200 000 | Première phase du MTCC-Pacifique, (UE/OMI 2017–2021) |
| Promotion du rôle des femmes dans le secteur maritime (PacWIMA) | 667 000 | OMI/Australie, (sur base ponctuelle) |
| Soutien administratif et financier des programmes | 296 000 | Généralement partagé (10 %-30 %) entre les projets maritimes |
| TOTAL | 6 093 000 | |