

COMMUNAUTÉ DU PACIFIQUE

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

**TD 01: PROGRÈS ACCOMPLIS PAR LE SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES AU
REGARD DES PRIORITÉS DE 2019**

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

Objet

1. Le présent document a pour objet d'informer les ministres des Transports des progrès accomplis par les États et Territoires insulaires océaniques et les Partenaires dans la mise en œuvre des priorités du secteur des transports maritimes, qui ont été approuvées lors de la quatrième Conférence régionale des ministres océaniques de l'Énergie et des Transports, et de formuler des recommandations visant à garantir le développement durable du secteur maritime océanique.
2. Le présent document vise également à décrire les disparités entre les priorités nationales dans certains domaines ainsi que les engagements pris en matière de financement et de projets mis en œuvre dans des domaines clés, tels que la sécurité maritime et les activités axées sur l'égalité de genre.

Contexte

3. Lors de leur quatrième Conférence régionale, les ministres de l'Énergie et des Transports ont convenu des priorités suivantes à mettre en œuvre dans le secteur des transports.
 - Priorité 1 : Approche communautaire de la sécurité en mer pour tous dans le Pacifique.
 - Priorité 2 : Renforcement du Mémorandum d'entente pour l'Océanie sur l'application des instruments par l'État du pavillon.
 - Priorité 3 : Sécurité de la navigation en Océanie.
 - Priorité 4 : Développement bas carbone des transports maritimes en Océanie.
 - Priorité 5 : Vision des ports du Pacifique 2030–2050 pour des ports résilients, écologiques et propres dans le Pacifique.
 - Priorité 6 : Renforcement des capacités maritimes en Océanie.
 - Priorité 7 : Égalité de genre dans le secteur maritime.
 - Priorité 8 : Pollution marine.
 - Priorité 9 : Collaboration et coordination en Océanie.
4. La cinquième Conférence régionale des ministres océaniques de l'Énergie et des Transports a été reportée à deux reprises en raison de la pandémie de COVID-19. Durant cette période, la Communauté du Pacifique (CPS) a organisé deux réunions régionales virtuelles en 2021¹ et 2022², en particulier afin d'évaluer les progrès réalisés par les pays océaniques et les Partenaires.

¹ Réunion régionale des directeurs des transports maritimes (virtuelle) : 09–11 novembre 2021.

Avec la participation de pays océaniques – Australie, Îles Cook, Fidji, Kiribati, Niue, Nouvelle-Zélande, Palau, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Îles Salomon, Samoa, Tokelau, Tonga et Vanuatu/Partenaires et Associations – Conférence maritime océanique (PIMC), ministère australien des Affaires étrangères et du Commerce, Agence allemande de coopération internationale (GIZ), Organisation maritime internationale (OMI), Association internationale de signalisation maritime (AISM), Land Information New Zealand (LINZ), Autorité néo-zélandaise de la sécurité maritime (MNZ), Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), CPS.

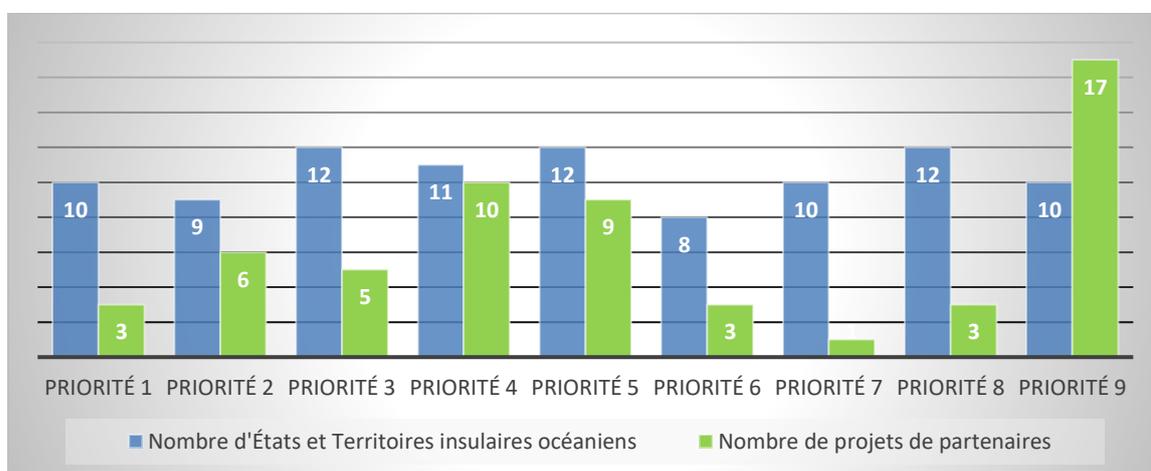
² Réunion régionale des responsables des transports maritimes (virtuelle) : 15, 16 et 18 novembre 2022.

Avec la participation de pays océaniques – Australie, Îles Cook, Fidji, Îles Marshall, États fédérés de Micronésie, Niue, Nouvelle-Zélande, Palau, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Îles Salomon, Samoa, Tokelau, Tonga, Tuvalu et Vanuatu/Partenaires et Associations – Banque asiatique de développement (BASD), Direction australienne de la sécurité maritime (AMSA), Forum des responsables des organismes de sécurité maritime de l'Asie et du Pacifique (APHoMSA), Union européenne (UE) ; GIZ, Institut mondial de la croissance verte (GGGI), AISM, OMI, LINZ, MNZ, Centre micronésien pour les transports durables (MCST), Centre océanique pour les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique (PCREEE), Fonds d'infrastructure régional océanique (PRIF), Commission hydrographique du Pacifique sud-ouest (SWPHC), CESAP, Banque mondiale et CPS.

5. Plus récemment, le premier atelier régional du Partenariat pour le savoir de l'OMI, qui s'est tenu à Suva (Fidji) du 28 au 31 mars 2023³, a réuni des Partenaires, des organisations membres du Conseil des organisations régionales du Pacifique (CORP) et des pays océaniques afin que ceux-ci discutent et partagent des informations actualisées sur certains projets et activités qu'ils mettent en œuvre dans la région.

Situation actuelle

6. Des informations actualisées sur les progrès accomplis au regard des priorités de 2019 ont été recueillies auprès de seize (16) pays océaniques⁴ et quinze (15) partenaires⁵, notamment des organismes régionaux et infrarégionaux qui ont fait le point sur la situation lors des réunions régionales de 2021, 2022 et 2023 respectivement. D'après les informations actualisées des partenaires et d'autres institutions, vingt-huit (28) projets au total sont en cours dans la région.
7. L'analyse globale de la contribution des activités menées par les pays océaniques et des projets réalisés par les Partenaires au regard des priorités de 2019 est présentée dans le graphique ci-dessous.



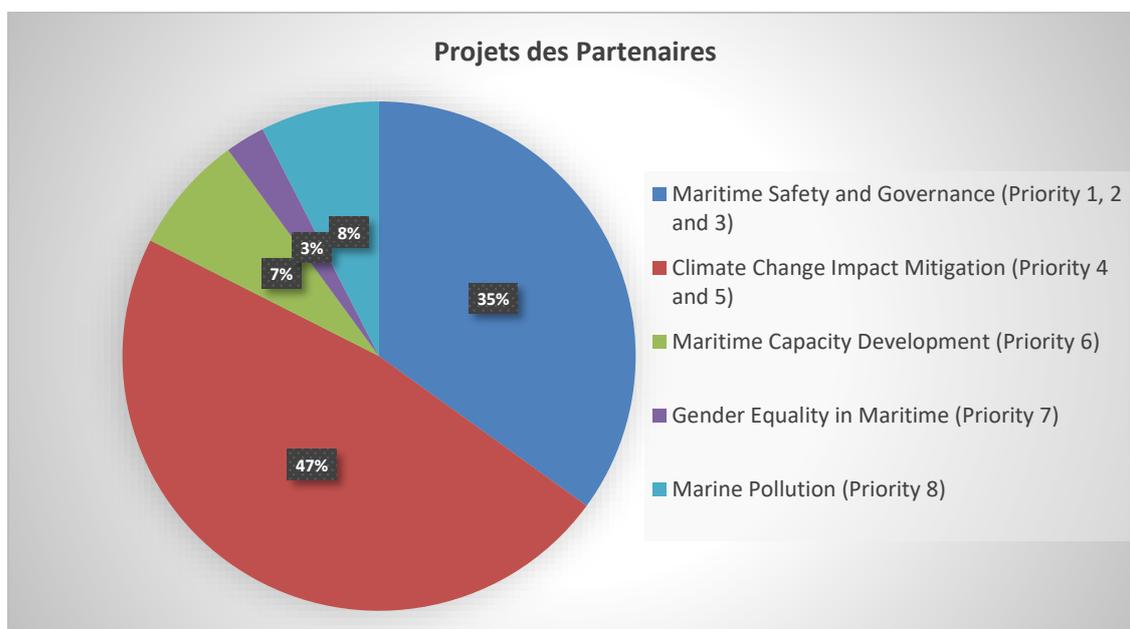
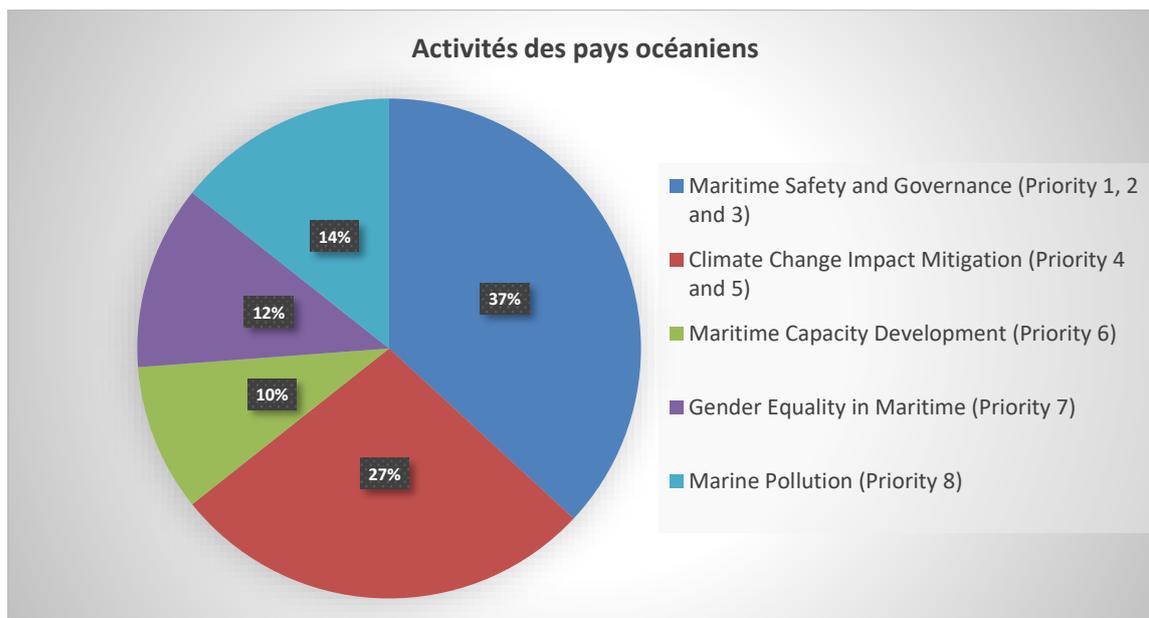
8. Dans le cadre de l'évaluation suivante, les priorités ont été réparties dans cinq catégories différentes, les priorités similaires étant regroupées au sein d'une même catégorie le cas échéant.
- | | | | |
|-------|---|---|---------------------|
| (i) | Sécurité maritime et gouvernance | - | Priorités 1, 2 et 3 |
| (ii) | Atténuation des effets du changement climatique | - | Priorités 4 et 5 |
| (iii) | Renforcement des capacités maritimes | - | Priorité 6 |
| (iv) | Égalité de genre dans le secteur maritime | - | Priorité 7 |
| (v) | Pollution marine | - | Priorité 8 |

³ Premier atelier régional du Partenariat pour le savoir de l'OMI : 28-31 mars 2023.

Avec la participation des pays océaniques – Îles Cook, Fidji, Kiribati, Îles Marshall, Nauru, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Îles Salomon, Samoa, Tonga, Tuvalu et Vanuatu/Partenaires – Australie, délégation de l'UE aux Fidji, République de Corée, Banque mondiale, CESAP, Agence coréenne de coopération internationale (KOICA), Agence japonaise de coopération internationale (JICA), Université du Pacifique-Sud (USP), OMI et CPS.

⁴ Îles Cook, Fidji, Kiribati, Îles Marshall, États fédérés de Micronésie, Nauru, Niue, Palau, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Îles Salomon, Samoa, Tokelau, Tonga, Tuvalu, Vanuatu et Wallis et Futuna.

⁵ OMI, CESAP, CPS, Programme régional océanique de l'environnement (PROE), USP, ministère néo-zélandais des Affaires étrangères et du Commerce, AMSA, MNZ, GIZ, JICA, MCST, Pacific Blue Shipping Partnership (PBSP), Commission des transports maritimes du Pacifique central (CPSC), Banque mondiale et BasD.



9. Après l'évaluation des initiatives des pays océaniques au regard des projets et des engagements des Partenaires, d'importants travaux ont été réalisés, même s'il convient de signaler que les domaines prioritaires des pays sont parfois en décalage avec les engagements pris et les projets menés aux échelons régional et international. Il s'agit notamment des domaines suivants :
- l'égalité de genre dans le secteur maritime : les pays ont largement accordé la priorité à ce domaine, mais seul un projet a consacré un financement au soutien de la mise en œuvre de la Stratégie régionale en faveur des Océaniennes du secteur maritime ; et
 - la sécurité maritime : les financements et le renforcement des capacités de cette priorité essentielle ont considérablement diminué au cours des dernières années.
10. Le graphique ci-dessus permet également de déduire que les efforts déployés par les pays océaniques pour mettre en œuvre les priorités de 2019 sont relativement bien équilibrés, alors que la plupart des Partenaires accordent la priorité à l'atténuation des effets du changement climatique.

Enjeux et mesures à prendre

11. Tout en s'efforçant de mettre en œuvre ces priorités, les pays océaniques ont également rencontré d'importantes difficultés qui ont retardé les progrès accomplis dans certains domaines. Il s'agit notamment des difficultés suivantes :
 - a. **Pandémie de COVID-19** – La fermeture des frontières internationales en réponse à la pandémie de COVID-19, qui a commencé en mars 2020 et s'est poursuivie jusqu'à la fin 2022, a fortement affecté la plupart des pays et partenaires, dont certaines des activités planifiées ont dû être reportées ou annulées et qui ont revu leurs priorités afin de relever les défis posés par la pandémie, entre autres.
 - b. **Priorités concurrentes** – En raison de priorités concurrentes, certains pays ont reçu davantage d'attention et d'appui de la part des pouvoirs publics pour leurs initiatives ne portant pas sur le secteur maritime, d'où l'absence de progrès dans ce secteur. Comme pour l'impact de la pandémie de COVID-19, les pays océaniques ou partenaires ont revu certaines priorités, négligeant ainsi les priorités relatives au secteur maritime.
 - c. **Manque de ressources financières** – Le manque de ressources allouées aux autorités compétentes/administrations maritimes a limité les capacités de celles-ci à mettre en œuvre les priorités, en particulier les priorités qui requièrent beaucoup de capitaux et ne sont pas couvertes dans leurs budgets ordinaires. De même, de nombreux exploitants de navires ont du mal à financer des activités de maintenance et à acquérir des équipements appropriés, raison pour laquelle ils peuvent avoir des difficultés à suivre les pratiques reconnues comme étant sûres.
 - d. **Rotation du personnel** – Les autorités compétentes et les administrations maritimes rencontrent souvent des difficultés en raison de la rotation du personnel, qui peut déboucher sur la perte de personnel expérimenté qui a été formé et dont les compétences ont été renforcées. Les nouveaux agents inexpérimentés doivent être formés pour qu'ils atteignent le même niveau que leurs prédécesseurs, mais cela prend du temps.
 - e. **Structures de formation et ressources connexes** – En raison du manque de ressources appropriées et de spécialistes dans le domaine de la formation, les gens de mer peinent à faire revalider leur brevet ou à mettre à niveau leurs qualifications. Par conséquent, certaines compagnies maritimes ont des difficultés à recruter du personnel local qualifié en vue de respecter les exigences relatives aux effectifs de sécurité. Certains de ces officiers/membres de l'équipage obtiennent des dispenses qui ne sont valables que pour une période limitée.
 - f. **Navires ne répondant pas aux normes** – La plupart des navires de la région sont des navires d'occasion dont l'entretien coûte cher. Certains ne sont pas appropriés, mais ont été modifiés afin de permettre le transport de passagers et/ou de marchandises. On peut notamment citer les navires de pêche d'occasion, qui ne sont généralement pas adaptés au transport en sécurité de passagers/marchandises et qui ne sont ni appropriés ni sûrs dans la plupart des cas.
 - g. **Surcharge des passagers** – La pratique consistant à surcharger les navires de passagers est courante en haute saison, comme durant les vacances scolaires et les congés de Noël et les élections législatives, entre autres. Cette pratique compromet la sécurité, étant donné que les propriétaires/exploitants de navires, l'équipage et les passagers privilégient la capacité à la sécurité. Les capitaines de navires ne parviennent parfois pas à exercer leur pouvoir absolu et peuvent être incités par des propriétaires de navires à adopter des pratiques peu sûres, qui posent des risques considérables en matière de sécurité.
 - h. **Sécurité d'exploitation des navires et prévention de la pollution** – Si certains pays participant au Programme océanique de sécurité des transports maritimes intérieurs (PIDSS) ont progressé de manière satisfaisante, quelques compagnies maritimes doivent redoubler d'efforts pour garantir la mise en œuvre effective du système de gestion de la sécurité à bord et dans les bureaux sur terre. D'autres formations, notamment une formation d'auditeurs

internes, sont nécessaires pour leur permettre de réaliser des audits internes de leur propre initiative, afin d'évaluer la manière dont ils ont mis en œuvre leur système de gestion de la sécurité et de recenser les améliorations continues à apporter à leur système.

- i. **Équipements de sécurité et installations de maintenance** – Compte tenu de l'absence de fournisseurs locaux d'équipements de sécurité et d'installations de maintenance dans certains pays océaniques, les exploitants de navires doivent chercher ces services à l'étranger, ce qui occasionne généralement des coûts élevés. En outre, en raison de financements inadéquats, les exploitants de navires locaux ont du mal à proposer ces services. Par conséquent, les compagnies maritimes rencontrent des difficultés pour ce qui est de la mise en œuvre effective de leur système de gestion de la sécurité, car elles ne sont parfois pas en mesure de remplacer des équipements de sécurité périmés ou de respecter en temps voulu les plans de maintenance requis.
 - j. **Capacité juridique** – Les instruments internationaux ne deviennent contraignants que lorsqu'ils sont transposés dans le droit national. Cependant, certains pays océaniques ont des difficultés à transposer les nombreux instruments internationaux et leurs amendements, faute de ressources et de capacités juridiques. De plus, les rôles et responsabilités des différents organismes ne sont souvent pas définis clairement, ce qui entraîne des retards dans l'élaboration de nouveaux règlements. Par exemple, il se peut que les responsabilités des organismes administratifs et des organismes d'exécution ne soient pas clairement délimitées, ce qui complique encore plus le processus.
 - k. **Collaboration et coordination** – Il convient toujours de comprendre les processus et protocoles relatifs à la collaboration et à la coordination avec d'autres pays ou partenaires. Certains pays océaniques ne disposent pas d'un budget spécifique pour assister aux réunions régionales et internationales, et il est également indispensable de renforcer les capacités des membres afin qu'ils puissent participer aux réunions et tirer le meilleur parti de leur participation.
12. Les mesures stratégiques suivantes sont proposées pour surmonter les difficultés et obstacles afin d'aider les pays océaniques à mettre pleinement en œuvre les priorités de 2019.
- a. **Priorité aux enjeux liés au secteur de la sécurité maritime** – L'océan Pacifique définit notre patrimoine et notre avenir, et le secteur maritime constitue le pilier des moyens de subsistance pour les communautés insulaires et nos populations. En tant que gardiens du Pacifique bleu, les pouvoirs publics et Partenaires doivent impérativement donner la priorité au secteur maritime, ainsi qu'accorder l'attention et le soutien adéquats à celui-ci. Le Pacifique bleu est constitué de petits pays insulaires situés dans la plus grande masse d'eau au monde, l'océan Pacifique, qui constitue le pilier des moyens de subsistance pour les populations et communautés insulaires. S'agissant de notre héritage, il doit bénéficier d'une attention et d'un soutien accrus des pouvoirs publics et des Partenaires, qui sont les gardiens de cette précieuse ressource.
 - b. **Renforcement du Mémoire d'entente pour l'Océanie sur l'application des instruments par l'État du pavillon** – Le Mémoire d'entente pour l'Océanie a été signé par onze (11) pays et les autres pays sont invités à en devenir membres afin de pouvoir participer aux activités pertinentes et mettre en place un « programme axé sur la sécurité » visant à améliorer la sécurité des navires. La sensibilisation des communautés est indispensable pour informer le grand public sur la sécurité maritime et ses droits à voyager sur des navires sûrs et fiables. Les Partenaires sont également invités à soutenir le Mémoire d'entente pour l'Océanie afin de garantir la réalisation effective des objectifs de celui-ci.
 - c. **Renforcement du protocole d'accord relatif à la reconnaissance de la formation et des brevets (Convention internationale de 1995 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille [STCW])** – Seuls trois pays ont signé ce protocole d'accord. D'autres pays sont encouragés à adhérer à ce protocole, qui reconnaît la formation et les brevets des gens de la mer appelés à travailler à bord des navires enregistrés dans les

États et Territoires insulaires océaniques. Les Partenaires sont invités à soutenir cette initiative en proposant des ressources (personnel, experts) et des modules de formation à l'intention des gens de la mer dans le Pacifique.

1. **Système de gestion de la sécurité du transport maritime et autres programmes de sécurité régionaux** – Un appui doit être apporté en continu afin de mettre en œuvre le Programme PIDSS et d'autres programmes pertinents en matière de sécurité dans la région. Il est indispensable d'adopter des systèmes de gestion de la sécurité intégrés dans des plans de gestion du rendement énergétique de la flotte, et de les mettre en œuvre dans les compagnies maritimes et navires de transport intérieur. De telles initiatives en matière de sécurité doivent être considérées comme des investissements à long terme et non à court terme, compte tenu de plusieurs autres activités pertinentes de renforcement des capacités à suivre au vu de la géographie économique et des enjeux propres au Pacifique, qui définissent son système de transport maritime.
- d. **Décarbonation des transports maritimes et du secteur maritime** – Les pays océaniques et les Partenaires doivent participer à de nouveaux projets et initiatives, et en élaborer, ou soutenir des projets et initiatives existants dont l'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports maritimes et du secteur maritime. L'élaboration et la mise en œuvre de stratégies ou de plans de décarbonation maritime à l'échelon national sont essentielles pour réduire les émissions de GES des transports maritimes et du secteur maritime dans les pays océaniques. Ceux-ci contribueront aux efforts déployés par les pays océaniques pour réaliser leurs contributions déterminées au niveau national et atténuer les effets du changement climatique.
- e. **Assistance juridique pour l'élaboration de lois et de politiques maritimes** – Le manque de capacités internes pour ce qui est de l'élaboration de politiques et de lois maritimes ainsi que de la fourniture de conseils en la matière constitue un écueil pour la plupart des pays océaniques. Par conséquent, il est urgent que les partenaires régionaux et internationaux appuient l'élaboration et la mise en œuvre de lois et de politiques maritimes. Il est essentiel que le personnel juridique des pays océaniques obtienne une aide financière pour les programmes de détachement, les formations et les ateliers en vue du renforcement des capacités. Cette aide financière leur permettra de participer efficacement à l'élaboration et à la mise en œuvre de lois et de politiques maritimes, qui contribueront à garantir la sécurité et la sûreté de leurs activités maritimes. Par conséquent, nous appelons les partenaires à accorder la priorité à la fourniture d'une assistance et d'un appui aux pays océaniques dans ce domaine, l'objectif étant de résoudre cette question urgente.
- f. **Priorité particulière au financement de l'égalité de genre dans le secteur maritime** – Une impulsion considérable a été donnée et d'importants progrès ont été réalisés en ce qui concerne le pilotage et la mise en œuvre de la Stratégie régionale en faveur des Océaniques du secteur maritime (2020–2024). Toutefois, aucun financement spécifique n'a été affecté et aucune mobilisation de ressources spécifiques à des projets n'a été réalisée. À ce jour, la Stratégie est mise en œuvre à 29 %, mais les efforts déployés par les pays et les priorités définies par ceux-ci dépassent les financements pouvant être consacrés à une intégration durable de l'égalité de genre dans le secteur, la stratégie globale reposant sur la CPS, l'Association des Océaniques du secteur maritime (PacWIMA) et les associations nationales de femmes du secteur maritime pour ce qui est de mener des activités avec des partenaires tels que l'OMI dans ce domaine.

Recommandations

13. Les ministres des Transports sont invités à :
 - a. **exhorter** les Partenaires et les parties prenantes internationales à accélérer et à étendre en priorité l'accès au financement afin d'améliorer les initiatives en matière de sécurité maritime, l'objectif étant de garantir la durabilité et la sécurité du secteur des transports maritimes pour tous les utilisateurs dans le Pacifique bleu ;

- b. **exhorter** les États et Territoires insulaires océaniques, les organisations membres du CORP et les partenaires d'accélérer et de hisser au rang des priorités les démarches fondées sur l'égalité de genre qui améliorent l'accès des femmes et des filles au secteur maritime, tout en veillant à progresser dans la réalisation de cet objectif ;
- c. **exhorter** les États et Territoires insulaires océaniques, les organisations membres du CORP et les Partenaires à redoubler d'efforts pour lever les obstacles endémiques, tels que le manque de ressources financières et de capacités juridiques, l'accès inadéquat à la formation et à l'expertise, la rotation du personnel, les faibles normes de sécurité et la prévention de la pollution, qui menacent l'accomplissement de progrès au regard des priorités définies pour le secteur maritime océanique ;
- d. **valider** les mesures stratégiques relatives à la mise en application du Mémoire d'entente pour l'Océanie sur l'application des instruments par l'État du pavillon et du Protocole d'accord relatif à la reconnaissance des formations et des brevets (STCW) dans le Pacifique, et à la mise en œuvre des systèmes nationaux de gestion de la sécurité et de l'assistance juridique connexe pour l'élaboration de politiques et de lois maritimes ; et
- e. **encourager** les Partenaires à intégrer les questions liées à la sécurité maritime, à la pollution marine, à l'égalité de genre, aux capacités juridiques et à l'atténuation du changement climatique dans leurs projets régionaux destinés aux États et Territoires insulaires océaniques, en reconnaissant le rôle majeur que joue le secteur maritime dans le développement durable du Pacifique bleu.

Date : 24 avril 2023