



## Résolutions des ministres océaniques des Transports

(Nadi, Fidji, 4 avril 2014)

---

### Préambule

La Conférence régionale des directeurs des transports aériens et maritimes se tient le 1<sup>er</sup> avril à Nadi (Fidji), les ministres se réunissant du 2 au 4 avril. Les deux conférences sont présidées par la République des Fidji et coprésidées par le Directeur de la Division développement économique de la CPS. De hauts responsables et ministres des Transports de 17 États et Territoires insulaires océaniques assistent aux conférences. Sont présents les directeurs des transports des *Samoa américaines, de l'Australie, des Îles Cook, des Fidji, des États fédérés de Micronésie, de Kiribati, des Îles Marshall, de Nauru, de la Nouvelle-Calédonie, de la Nouvelle-Zélande, de Palau, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, du Samoa, des Îles Salomon, de Tokelau, des Tonga, de Tuvalu, de Vanuatu et de Wallis et Futuna*. Des représentants d'organisations régionales et non gouvernementales, de partenaires du secteur privé, de l'Organisation des Nations Unies (ONU), de la Banque mondiale, de bailleurs de fonds et d'organisations partenaires d'aide au développement sont également présents. La liste des participants est jointe au présent rapport (annexe A).

Les participants à la Conférence explorent le thème des transports durables pour tous en Océanie ainsi que la manière dont les nations océaniques peuvent inscrire les enjeux afférents au secteur des transports dans le programme de développement pour l'après-2015 aux échelons national, régional et international. Ils abordent également le thème des transports durables pour tous en Océanie en tenant compte de l'appel lancé en faveur d'une plus grande intégration régionale.

### A. Volonté politique, gouvernance, coordination et partenariats

#### *Point sur l'évaluation du Plan pour le Pacifique*

Les participants à la Conférence notent qu'à l'issue de l'évaluation du Plan pour le Pacifique achevée il y a peu, d'importants changements structurels ont été recommandés s'agissant des méthodes de fixation et de mise en œuvre des priorités régionales. Le fait que l'équipe d'évaluation plaide en faveur d'une impulsion politique plus forte de la part des chefs d'État et de gouvernement, et qu'elle appelle les pays à se mettre d'accord sur la voie à suivre pour parvenir à une plus grande intégration régionale leur paraît important ; cette recommandation présente un intérêt particulier pour les services de transport régionaux, car l'optimisation des prestations en la matière ne peut se faire sans une étroite coopération et une harmonisation des normes ou de la législation. S'il est approuvé, le nouveau Plan pour le Pacifique, ou « Cadre en faveur de l'intégration du Pacifique », proposera également une nouvelle méthode de définition des priorités, qui permettrait une prise en compte des suggestions des autorités nationales, d'intervenants non gouvernementaux et d'un éventail d'acteurs régionaux. Cela signifie que les organisations et les partenaires du développement ne pourraient plus attendre du Plan pour le Pacifique qu'il expose les objectifs régionaux de haut niveau en matière de services de transport, car ces objectifs seraient détaillés ailleurs, dans des cadres sectoriels. Des « tests » rigoureux, fondés sur les critères actuellement employés pour déterminer la légitimité d'une intervention régionale dans le Plan pour le Pacifique, seraient effectués pour distinguer les initiatives régionales qui exigent des dirigeants océaniques qu'ils mutualisent leurs ressources ou coordonnent une action collective dans l'intérêt de toute la région. Certains projets dans le domaine des transports pourraient être retenus à l'issue de ces tests ; l'équipe d'évaluation souligne d'ailleurs la nécessité absolue de

« déterminer la faisabilité, le coût et les avantages d'une action sous-régionale visant à améliorer les services de transport et de communication essentiels au profit des groupes de petits États insulaires ». Les chefs d'État et de gouvernement doivent se réunir le 5 mai prochain pour examiner les recommandations issues de l'évaluation.

Les participants à la Conférence :

1. **notent** que les chefs d'État et de gouvernement des pays membres du Forum des Îles du Pacifique (FIP) doivent se réunir le 5 mai prochain pour examiner les recommandations issues de l'évaluation du Plan pour le Pacifique et leurs conséquences potentielles sur les projets conduits à l'échelon régional dans le domaine des transports.

### ***Infrastructures des transports : enjeux régionaux***

Si l'infrastructure des transports (terrestres, aériens et maritimes) est fondamentale pour le développement économique, de sérieux obstacles continuent d'empêcher les États et Territoires insulaires océaniques de se doter d'équipements performants et accessibles. Parmi les difficultés rencontrées à cet égard, figurent le manque de ressources, l'insuffisance de moyens, la faible participation du secteur privé et la déficience des structures de gouvernance. Les participants à la Conférence notent les actions actuellement menées par certaines organisations membres du Conseil des organisations régionales du Pacifique (CORP) pour améliorer la qualité des données relatives à l'infrastructure, sa sécurité, son efficacité, sa viabilité économique, et son accessibilité économique et physique.

Les participants à la Conférence :

2. **reconnaissent** l'importance de l'infrastructure pour le développement durable de l'Océanie, en particulier dans la préparation de la Conférence des petits États insulaires en développement de 2014 et la définition des objectifs de développement durable.

### ***Réforme de la gestion de l'espace aérien supérieur***

Depuis l'établissement des régions d'information de vol (FIR) dans les années 40 et 50, le secteur de l'aviation a beaucoup évolué suite au développement des technologies modernes et à l'émergence de nouveaux États souverains. Cette évolution impose aux fournisseurs de services de navigation aérienne (FSNA) de proposer des services encore plus pointus et une infrastructure d'excellente qualité. Les participants à la Conférence constatent qu'il est nécessaire d'optimiser la gestion des FIR et de maximiser les bénéfices tirés des redevances de la navigation aérienne. Ils abordent un certain nombre de solutions pouvant être appliquées pour partager et gérer ces redevances. Ils notent également que la Banque mondiale finance actuellement une étude de synthèse destinée à détailler les solutions envisageables pour améliorer la gestion des FIR, et qui traitera de tous les aspects pertinents : espace aérien, organisation, infrastructure et questions financières. Les participants à la Conférence notent que le Samoa se félicite des modalités de gestion de l'espace aérien convenues avec Airways New Zealand, et que la Nouvelle-Calédonie est, elle aussi, satisfaite sur ce plan. Plusieurs États et Territoires insulaires océaniques expriment des réserves quant à l'étude proposée.

### ***Une seule association maritime : travail effectué par la CPS en sous-comités***

La proposition de fusion des trois associations maritimes régionales existantes a été entérinée en 2009 à l'occasion de la deuxième Conférence régionale des ministres des Transports maritimes. Cette proposition vise à réunir les trois associations au sein d'une entité maritime unique et pleinement intégrée en vue d'aider le secteur maritime à faire face aux priorités internationales, régionales et nationales d'une manière beaucoup mieux coordonnée. Il est par ailleurs question de créer une Conférence maritime océanique (en anglais : Pacific Islands Maritime Conference – PIMC), ou une assemblée équivalente, qui constituerait l'entité régionale maritime intégrée servant la région océanique. Elle serait composée de membres de la communauté des spécialistes du droit de la mer, des administrations maritimes, des établissements de

formation, des associations d'exploitants de navire et d'armateurs, des associations de gens de mer et des femmes employées dans le secteur maritime, et des autorités portuaires, jouissant du statut de membres de plein droit. Il est proposé que la Conférence maritime océanique soit administrée par un conseil exécutif constitué dans un premier temps de représentants des comités exécutifs de l'Association maritime océanique, de l'Association océanique du droit maritime international et de l'Alliance océanique des transports maritimes. Tout en appuyant la proposition et en reconnaissant sa large représentativité, les directeurs des transports proposent de mettre la sécurité et la sûreté maritimes au tout premier plan du projet, que ce soit au moment de la constitution de l'entité ou au niveau de son fonctionnement. La CPS fournirait initialement les services de secrétariat et de trésorerie. Plusieurs participants signalent que des difficultés pourraient apparaître lors de la fusion des trois associations susmentionnées.

***Plan de mise en œuvre du Cadre d'action relatif aux services de transport (2015-2020)***

La Division développement économique de la CPS présente le projet de plan de mise en œuvre du Cadre d'action relatif aux services de transport 2015-2020, qui sert de plan directeur pour la mise en œuvre et le suivi du Cadre d'action entériné par les ministres des Transports à leur Conférence de 2011. Le texte se fonde sur les principes directeurs et domaines d'intervention du Cadre, et définit les responsabilités régionales de chacun dans l'amélioration des services de transport. Les participants à la Conférence notent qu'il importe que les partenaires du développement et les principales parties prenantes intervenant sur les questions maritimes et aériennes dans la région collaborent efficacement afin de garantir la sécurité, la sûreté, la fiabilité, la dimension écologique et la compétitivité des services de transport régionaux. Le projet de plan de mise en œuvre prévoit une évaluation à mi-parcours.

Les participants à la Conférence :

3. **approuvent** le plan de mise en œuvre du Cadre d'action relatif aux services de transport (2015-2020).

***Enjeux régionaux relatifs aux opérations de recherche et de sauvetage en mer (SAR)***

En vertu de la *Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer* (UNCLOS), tout État côtier est tenu de fournir des services de recherche et de sauvetage. La *Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes* (Convention SAR) propose un cadre permettant aux nations maritimes de s'acquitter de leurs obligations de recherche et de sauvetage et de porter secours à leurs nationaux, ainsi qu'à toute autre personne se trouvant en détresse dans leurs eaux. Les parties à la Convention SAR sont encouragées à conclure des accords avec les pays voisins en vue de l'établissement de procédures communes, d'activités de formation et de visites de liaison, et notamment de la conduite d'exercices conjoints de recherche et de sauvetage. Bien que l'ensemble des pays océaniques possèdent des services de recherche et de sauvetage de plus ou moins grande envergure, l'immense superficie de l'océan Pacifique et l'intensification du trafic commercial aérien et maritime rendent la tâche particulièrement complexe. Pour s'acquitter de leurs obligations, les autorités océaniques sont invitées à promulguer des lois, à élaborer des plans et à mettre en place un cadre de coopération régionale en matière de recherche et de sauvetage.

Le concept de Dispositif régional de recherche et de sauvetage en mer a été proposé pour la première fois en 2007 lors d'une réunion des ministres des Transports. Les ministres ont reconnu les défis auxquels sont confrontés les pays océaniques en matière de recherche et de sauvetage en mer et ont demandé à la CPS d'élaborer un outil permettant d'y répondre. Au cours de leur première Conférence régionale tenue en 2011, les ministres de l'Énergie, des TIC et des Transports ont pris connaissance du texte et l'ont approuvé en demandant toutefois à ce que le protocole d'accord présenté soit rebaptisé « dispositif technique de coopération ». Ce dispositif délimite les zones géographiques de compétence en matière de recherche et de sauvetage des pays participants, offre un cadre propice à l'élaboration de nouveaux accords SAR bilatéraux ou multilatéraux et promeut la coopération régionale et la coordination des actions des services SAR, qu'ils soient ou non parties à la Convention SAR.

Les participants à la Conférence :

4. **prennent acte** de la nécessité, pour les États et Territoires insulaires océaniques, de réviser, d'actualiser et d'appliquer la législation maritime nationale et leur dispositif de planification, compte tenu des évolutions intervenues récemment en matière de recherche et de sauvetage ;
5. **réaffirment** leur soutien aux principes du dispositif technique de coopération et **encouragent** les autorités nationales compétentes en matière de recherche et de sauvetage maritimes à signer et à renvoyer la déclaration d'acceptation accompagnant le dispositif ;
6. **encouragent** les États et Territoires insulaires océaniques qui ne l'ont pas encore fait à envisager d'adhérer à la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes ; et
7. **prennent note** de l'offre faite par les Fidji de soumettre les questions touchant l'Océanie à la prochaine réunion de la Commission technique de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui se tiendra en juin.

## **Renforcement des capacités, planification, politiques et cadres réglementaires**

### *Département études sur l'aviation*

Grâce à son Département études sur l'aviation, la CPS est en mesure d'aider les États et Territoires insulaires océaniques à mener divers travaux destinés à renforcer le rôle de l'aviation dans le développement économique. À ce titre, elle peut notamment mener des études ciblées sur les questions touchant à l'aviation, offrir un appui et des conseils stratégiques, et œuvrer à la création de partenariats et de mécanismes de collaboration. Jusqu'à présent, le Département s'est attaché à produire un certain nombre de publications visant à diffuser des informations sur l'aviation aux parties prenantes et à collecter des données pour étayer les politiques. Sous réserve d'un financement, des travaux complémentaires sur des thématiques bien précises pourraient être menés en collaboration avec les pays océaniques afin de renforcer la mission de conseil stratégique et de définir les domaines où une assistance est requise. Les participants à la Conférence prennent note des activités menées à ce jour par le Département études sur l'aviation et des financements limités dont il dispose actuellement. Il est demandé à la CPS de prendre les dispositions nécessaires pour que les États membres puissent bénéficier de l'appui technique d'instituts de recherche sur l'aviation réputés afin de stimuler le développement économique.

Les participants à la Conférence :

8. **reconnaissent** que la CPS est l'organisation la mieux à même de gérer la recherche régionale sur l'aviation et **notent** que l'Organisation aura besoin de financements récurrents pour gérer efficacement des travaux de recherche au long cours sur l'aviation régionale, dont les résultats doivent aider les États et Territoires insulaires océaniques à renforcer la contribution de ce secteur au développement économique.

### *Traité sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile dans le Pacifique*

Le *Traité sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile dans le Pacifique* (PICASST) est l'instrument juridique international portant création du Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO) et de son Conseil d'administration. On compte actuellement dix États parties au Traité, tous membres du FIP. Depuis l'entrée en vigueur du Traité en 2004, le Conseil d'administration du PASO a entériné deux séries d'amendements (en 2005 et 2009). Or, tout amendement doit être accepté officiellement par les États parties au Traité. Ainsi, si les amendements de 2005 sont entrés en vigueur (dans les pays qui les ont approuvés en bonne et due forme), les amendements de 2009 sont restés sans effet. Trois pays ont officiellement accepté les amendements de 2009 apportés au Traité et quatre pays supplémentaires doivent encore déposer leur instrument d'acceptation pour que les amendements entrent en vigueur. Les amendements de 2009 revêtent une importance particulière dans le sens où le nouveau texte permettra au PASO de prêter assistance aux parties dans un éventail de domaines plus large que ce qui était prévu dans son mandat initial. Le Secrétaire général du FIP, dépositaire du Traité, est en mesure d'aider les États parties à préparer leur instrument d'acceptation. En raison des circonstances qui leur sont propres, certains États et Territoires insulaires

océaniens ne sont pas signataires du Traité. C'est notamment le cas des États et Territoires du Pacifique Nord associés à l'Administration fédérale de l'aviation des États-Unis d'Amérique.

Les participants à la Conférence :

8. **conviennent** d'accélérer, le cas échéant, la procédure nationale de ratification des amendements apportés en 2009 au Traité sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile dans le Pacifique, afin de permettre au PASO de fournir des services de conseil et d'assistance technique aux États parties au Traité dans l'ensemble des domaines d'intervention approuvés par son Conseil d'administration et conformément aux règlements de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

#### ***Examen de l'Accord sur les services aériens d'Océanie***

Six ans après l'entrée en vigueur de l'Accord sur les services aériens d'Océanie, le FIP entreprend aujourd'hui une évaluation de cet instrument, lequel a été formulé à l'initiative des États insulaires membres du FIP dans le but d'instaurer un marché unique du transport aérien entre les parties à l'Accord. Il s'agissait d'adopter un accord multilatéral unique qui viendrait remplacer les conventions bilatérales portant alors sur les services aériens. L'évaluation de l'Accord tombe à point nommé si l'on tient compte des récentes évolutions intervenues dans le secteur aéronautique mondial et régional. L'évaluation devrait alimenter le débat régional sur les solutions à mettre en place pour optimiser les services aériens dans un contexte de collaboration régionale, et les conclusions de l'exercice devraient permettre de mettre en lumière différentes possibilités d'action à l'échelon sous-régional et régional en faveur du renforcement des services aériens.

Les participants à la Conférence :

9. **notent** et **soutiennent** le projet d'évaluation de l'Accord sur les services aériens d'Océanie, tel que proposé par le FIP ; et
10. **appuient** le processus d'évaluation et **encouragent** les principales parties prenantes des secteurs public et privé à y prendre part.

#### ***Réforme du PASO***

Les évaluations de l'OACI ont mis en évidence des carences dans les infrastructures du secteur aérien régional ainsi que dans les cadres politiques et réglementaires requis pour satisfaire aux normes et pratiques recommandées de l'OACI. Soucieuse de pallier ces carences, la région a adopté en 2004 le *Traité sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile dans le Pacifique* (PICASST), portant création du Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), avec le concours de la Banque asiatique de développement. Le PASO a pour vocation d'assurer la supervision de la sécurité et de la sûreté aériennes dans la région. Compte tenu des difficultés de financement du PASO et du rôle essentiel qu'il joue dans la promotion du respect des normes internationales de sécurité et de sûreté dans ses pays membres, l'Australie et la Banque mondiale ont apporté leur soutien à une opération de recentrage devant permettre à l'organisation d'adopter des objectifs pleinement conformes avec la mission première d'une organisation régionale de supervision de la sécurité et de la sûreté et le cadre mondial proposé par l'OACI. Les participants à la Conférence admettent l'importance de la ratification de l'Accord PICASST, qui permettra au PASO de servir efficacement ses membres.

Les participants à la Conférence :

11. **affirment** leur soutien au PASO, en confirmant son rôle d'organisation régionale de supervision de la sécurité et de la sûreté aériennes dans le Pacifique et en faisant appel au Bureau pour fournir les services de supervision recommandés à ses membres ;
12. **appuient** le programme de réforme approuvé par le Conseil d'administration du PASO, afin de faire de ce dernier une organisation régionale de supervision de la sécurité à part entière, telle que définie par l'OACI ; et

13. **soutiennent** le projet de création d'un groupe régional d'inspecteurs proposé par le PASO en vue de renforcer les capacités d'inspection au sein des États membres.

***Questions juridiques : enjeux régionaux et méthodes proposées pour la région du Pacifique***

Les autorités des États et Territoires insulaires océaniques sont appelées à relever les mêmes défis juridiques dans le secteur maritime. Les conventions et normes de l'OMI et de l'Organisation internationale du travail (OIT) visant à renforcer la sécurité et la sûreté des services de transport maritime, ainsi que la protection du milieu marin, permettent non seulement de faciliter les échanges et le commerce, mais aussi de contribuer à la croissance économique. Tout État souhaitant devenir acteur de la communauté maritime internationale doit respecter les normes minimales prescrites par les conventions, protocoles, codes et résolutions et les transposer dans des cadres juridiques et des politiques de niveau national. Alors que de nombreux pays océaniques ont adhéré à un certain nombre de ces conventions et les ont ratifiées, certains d'entre eux n'ont pas encore adopté les textes de loi requis pour donner pleinement effet aux instruments ratifiés. En outre, les États et Territoires parties aux traités internationaux sont tenus de s'assurer que les lois nationales donnant corps à leurs obligations internationales sont bel et bien appliquées. Le Département transports de la CPS s'emploie à répondre avec diligence aux besoins définis par les pays membres. Il collabore depuis longtemps déjà avec les États et Territoires insulaires océaniques afin de relever ensemble les défis qui se posent au secteur maritime, parmi lesquels figurent l'élaboration et la mise à jour des cadres législatifs garantissant le respect des normes et conventions internationales. Les participants à la Conférence prennent note de la mission d'assistance juridique assurée par le Département transports afin d'appuyer l'élaboration et la mise à jour du recueil de législations et de réglementations maritimes types océaniques (PIMLaws) et d'aider ainsi les États et Territoires insulaires océaniques à élaborer et à mettre à jour leurs législations et réglementations maritimes. Lors de l'évaluation à mi-parcours du plan de mise en œuvre du Cadre d'action relatif aux services de transport, il conviendra d'examiner les outils et les mesures mis en place par la CPS afin d'encourager le contrôle des navires par l'État du port dans la région du Pacifique.

Les participants à la Conférence :

14. **reconnaissent** l'importance d'adhérer aux instruments pertinents de l'OMI et de l'OIT et de les ratifier, y compris de vérifier le respect des obligations des États parties conformément au Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI (Code III) ;
15. **reconnaissent** la nécessité pour les gouvernements nationaux, les armateurs et les gens de mer de travailler de concert pour appliquer et faire appliquer la Convention du travail maritime de 2006 et s'acquitter de leurs obligations internationales ;
16. **appuient** les efforts actuellement déployés en vue de mettre en place des politiques pertinentes et actualisées en matière de transports maritimes en tant que condition préalable à l'élaboration de lois nationales permettant d'assurer la conformité avec les instruments internationaux pertinents ;
17. **encouragent** l'application effective des lois et réglementations nationales ;
18. **promouvent** la coopération régionale en matière de contrôle des navires par l'État du port ; et
19. **prient** la CPS de mettre à l'étude la possibilité et l'utilité d'élaborer un mémorandum d'entente à l'échelle du Pacifique, sur le modèle des mémorandums de Tokyo et de Paris.

***Élaboration d'une politique nationale encadrant le transport maritime : une condition sine qua non pour des services sûrs, efficaces et durables***

Bien que les transports maritimes soient l'un des piliers du développement régional et une plateforme indispensable aux échanges commerciaux internationaux, de nombreux États et Territoires insulaires peinent encore à offrir des services de transport maritime réguliers, fiables et abordables. Si certains pays se sont attachés à élaborer leur propre politique des transports maritimes, un certain nombre d'États et Territoires de la région ne se sont pas encore dotés de politiques maritimes concrètes et exhaustives. Sachant qu'aucune

réponse efficace ne peut être apportée aux défis que doivent relever les États et Territoires insulaires océaniques dans le secteur maritime sans une véritable coopération régionale, il est crucial que les pays de la région tissent des liens de coordination afin d'échanger sur les meilleures pratiques et de coopérer étroitement sur les dossiers majeurs, tels que la sécurité et la sûreté maritimes, la formation des gens de mer, le commerce de marchandises, les opérations de recherche et de sauvetage et les services hydrographiques. Une fois adoptées, les politiques nationales des transports maritimes joueront un rôle de premier plan, en ce sens qu'elles permettront d'attirer financeurs et investisseurs et de créer un climat favorable à l'activité économique et entrepreneuriale.

Les participants à la Conférence :

20. **reconnaissent** l'utilité de mettre au point et d'actualiser leur politique nationale régissant le transport maritime, en vue d'appuyer le développement durable du secteur maritime sur la scène nationale et régionale ; et
21. **rappellent** que le Département transports de la CPS détient un avantage comparatif s'agissant d'accompagner les États et Territoires insulaires océaniques, sur le plan stratégique, juridique et technique, dans l'élaboration et la mise à jour de leur politique maritime.

#### *Accord de partage de données dans le domaine des transports aériens et maritimes*

Si l'ensemble des États et Territoires insulaires océaniques ont besoin d'informations et de statistiques précises et actualisées pour assurer une planification et une prise de décision éclairées aux échelons régional, national et infranational, et veiller ainsi à l'offre de services de transport sûrs et efficaces, la plupart d'entre eux ne possèdent pas les capacités nécessaires pour accéder aisément et en temps utile à des informations et statistiques fiables et à jour. Il est important de mettre en place un observatoire régional des transports pour garantir que les pays océaniques ont accès à des informations fiables et précises pour prendre des décisions avisées. La CPS s'emploie actuellement à remodeler son référentiel de données pour en faire un observatoire efficace. Toutefois, pour que ce dernier soit réellement utile et réponde aux besoins des pays, il est indispensable que les États et Territoires de la région s'accordent pour favoriser le partage des informations requises et adoptent un accord de partage de données. Un tel accord permettrait de renforcer la collaboration et la communication, de définir les rôles et responsabilités de chacune des parties à l'accord, ainsi que d'étendre et d'améliorer l'accès aux données réunies par les États et Territoires insulaires océaniques, données qui serviront à étayer la prise de décision et la planification à long terme. Les participants à la Conférence reconnaissent l'importance de disposer de données actualisées, fiables et précises pour mieux étayer la prise de décision. Certains participants soulignent la nécessité de protéger les informations sensibles sur le plan commercial obtenues auprès des parties prenantes. Les participants observent également que certains ministres pourraient ne pas être en mesure de signer l'accord sans une autorisation en bonne et due forme.

Les participants à la Conférence :

22. **avalisent** l'accord de partage de données sur les transports aériens et maritimes.

***Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) et système régional d'impression des brevets***

La seconde modification majeure apportée à la *Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* (Convention STCW) a été adoptée par les parties à la Convention, à Manille, en 2010. Ainsi, si les États et Territoires insulaires océaniques souhaitent s'assurer que leurs gens de mer continuent d'accéder à l'emploi maritime international, ils sont tenus de se conformer à toutes les dispositions énoncées dans ces amendements. Le texte modifié prévoit une actualisation des normes de compétence des gens de mer intégrant les nouvelles technologies disponibles et impose à tout établissement de formation aux métiers de la mer de se mettre en conformité avec ces normes d'ici à juillet 2013. Par ailleurs, en vertu des amendements de Manille de 2010, d'ici à janvier 2017, les États sont tenus de soumettre des informations sur l'état et la validité des brevets d'aptitude émis par leurs soins, ainsi que sur tout visa et dispense auxdits brevets, aux autres parties à la Convention et aux entreprises devant effectuer des vérifications, et de mettre à la disposition des parties autorisées, par voie électronique et en langue anglaise, les informations contenues dans les brevets d'aptitude.

Le 14 mai 2009, les ministres des Transports de douze pays océaniques ont rencontré des représentants de la CPS afin de signer une lettre d'accord multilatérale en vue de la mise en œuvre d'un projet devant aider les pays océaniques à réduire les coûts de production de brevets d'aptitude et de registres d'états de service des gens de mer infalsifiables. S'appuyant sur cette lettre, le Programme affaires maritimes de la CPS (devenu depuis le Département transports de la Division développement économique de la CPS) a engagé des fonds pour la mise en place de bases de données sécurisées sur les gens de mer dans chaque État et Territoire océanique, ainsi que l'achat du matériel requis pour centraliser les moyens d'impression de documents inviolables pour les gens de mer. Pour offrir ces services, la CPS s'est appuyée sur la base de données des gens de mer Neptune ainsi qu'un brevet d'aptitude et un registre d'états de service types infalsifiables, imprimés à l'aide du logiciel TARDIS, système d'impression reconnu mondialement pour la délivrance de documents infalsifiables. Depuis la signature de la lettre, seul un pays océanique a fait appel à ce système d'impression pour délivrer un document unique.

La base de données Neptune mise en place par la CPS est aujourd'hui obsolète. Étant donné que la CPS ne reçoit plus aucun financement pour administrer le système, il incombe désormais aux pays de veiller à mettre à jour et à administrer la base pour qu'elle reste en conformité avec la Règle I/2.16 de la Convention et du Code STCW amendés.

Le matériel et le logiciel TARDIS acquis initialement pour assurer un service d'impression de brevets centralisé sont également datés. Compte tenu de l'interruption des financements, les pays océaniques devront désormais financer eux-mêmes toute modernisation s'ils veulent continuer à utiliser le système.

Signée par les ministres des Transports maritimes pour une période de cinq ans le 14 mai 2009, la lettre d'accord susmentionnée arrivera à échéance le 14 mai 2014. Les pays océaniques qui ont choisi d'établir leur propre base de données et d'acheter leurs propres systèmes d'impression de brevets et de registres d'états de service devront dénoncer l'accord. Les pays océaniques désireux de relancer le système régional d'impression devront déterminer les coûts associés à la mise à jour du système, mobiliser des fonds et réviser la lettre d'accord en conséquence. Si aucune partie ne souhaite poursuivre le projet, la lettre d'accord s'éteindra à la date d'échéance prévue.

Les participants à la Conférence :

23. **demandent** que la CPS procède à une analyse coût-efficacité, d'une part, de la mise à niveau du système régional d'impression de la CPS et, d'autre part, de la mise en place d'un système national d'impression des brevets des gens de mer ; et
24. **notent** que, dans le cas où les États et Territoires insulaires océaniques opteraient pour un abandon du système d'impression existant, la lettre d'accord multilatérale sur le service régional d'impression des



brevets d'aptitude et des registres d'états de service des gens de mer des États et Territoires insulaires océaniques du 14 mai 2009 sera résiliée.

***Questions relatives à la formation des gens de mer et à la Convention STCW***

Dans les pays océaniques parties à diverses conventions maritimes internationales, dont la Convention STCW, les établissements de formation aux métiers de la mer sont tenus de s'acquitter de certaines obligations et doivent notamment s'assurer qu'ils emploient des manuels de formation conformes aux dispositions de la Convention et de ses amendements. Les amendements de Manille, adoptés en 2010, mettent l'accent sur les normes de compétence à inclure dans les enseignements, ce qui suppose que les établissements de formation océaniques devront adapter leurs installations pour proposer des modules conformes aux nouvelles prescriptions.

La CPS collabore étroitement avec les administrations, les établissements de formation aux métiers de la mer et d'autres parties prenantes nationales clés, telles que le sous-comité Enseignement et formation maritimes de l'Association maritime océanique, pour s'assurer que les dispositions inscrites dans le Code et la Convention STCW de 1978 modifiés en 2010 par les amendements de Manille seront pleinement appliqués à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017. Dans le cadre de cette collaboration, les modules de formation STCW de la CPS ont été mis à jour avant les dates fixées dans le calendrier d'application. Les administrations maritimes ont aussi bénéficié d'un soutien pour mettre à jour leurs normes de formation et d'évaluation des compétences requises pour obtenir un brevet, dans le droit fil des nouvelles prescriptions STCW. Compte tenu de l'importance économique du travail des gens de mer océaniques, en particulier lorsqu'ils sont employés à l'international, il est crucial que les pouvoirs publics de la région veillent au respect des normes STCW et adoptent une approche stratégique propre à encourager et à promouvoir les carrières dans les métiers de la mer. Par ailleurs, la coopération régionale est tout aussi importante si l'on veut que les administrations maritimes et les établissements de formation aux métiers de la mer abordent les questions maritimes se posant sur la scène internationale et régionale et se mettent en conformité avec les normes internationales.

Les participants à la Conférence :

25. **reconnaissent** l'utilité et **s'engagent** à adopter une approche globale faisant intervenir l'ensemble des pouvoirs publics pour développer et renforcer les formations maritimes et les enseignements fondés sur les normes de compétence dans le droit fil des nouvelles dispositions STCW (amendements de Manille), l'objectif étant de répondre aux exigences du marché du travail et d'améliorer ainsi les débouchés économiques dans les États et Territoires insulaires océaniques.

***Programme océanique de sécurité des transports maritimes intérieurs (PIDSS)***

Dans de nombreuses communautés océaniques, les transports maritimes intérieurs sont le seul moyen de voyager, de commercer et, dans une certaine mesure, d'alimenter l'économie de subsistance. Les organismes de réglementation ont dès lors la lourde responsabilité de veiller à ce que les navires soient en état de prendre la mer et ne mettent pas en danger la vie de leurs passagers. Les transports maritimes intérieurs pratiqués dans les eaux des pays océaniques ne sont pas dangereux par nature. Toutefois, face à la multiplication des catastrophes maritimes, pour la plupart occasionnées par des causes analogues, il faut tirer la sonnette d'alarme et rechercher des moyens d'améliorer la sécurité de la navigation.

En 2010, la CPS a mis sur pied le Programme océanique de sécurité des transports maritimes intérieurs (PIDSS) en collaboration avec l'ancienne Agence australienne pour le développement international (AusAID) afin d'aider les pays océaniques à améliorer la qualité des transports maritimes intérieurs dans la région. Ce Programme entend répondre aux besoins des administrations et des compagnies maritimes des États et Territoires insulaires océaniques désireuses de mieux répondre aux normes de sécurité. Depuis 2011, le Programme s'est étoffé et a gagné en qualité. Il est désormais appliqué à Kiribati, aux Tonga, à Vanuatu et aux Îles Marshall. Les activités d'assistance, menées à la demande des pays, vont de l'élaboration d'un programme complet sur les transports maritimes intérieurs à la mise en place d'une intervention sur mesure,

ciblant la dimension stratégique, administrative ou opérationnelle. Les participants à la Conférence prennent note des progrès accomplis dans l'amélioration de la sécurité des transports maritimes intérieurs en Océanie.

Les participants à la Conférence :

26. **encouragent** les administrations maritimes des États et Territoires insulaires océaniques à mettre en place un système de gestion de la sécurité des navires afin d'accroître la sécurité des transports maritimes intérieurs ;
27. **reconnaissent** et **soutiennent** la nécessité de procéder à une révision de la législation maritime afin de tenir compte des récents changements apportés aux instruments internationaux en matière de sécurité maritime ;
28. **soutiennent** l'Association des armateurs océaniques et **encouragent** la formation d'associations d'armateurs et de gens de mer dans les États et Territoires insulaires océaniques afin de permettre à ces derniers et aux équipages de leurs navires de participer activement à la promotion de la sécurité des transports maritimes intérieurs ; et
29. **prennent acte** des avantages que le Programme océanique de sécurité des transports maritimes intérieurs peut apporter aux États et Territoires insulaires océaniques, et **exhortent** les partenaires du développement et les bailleurs de fonds à envisager un financement pérenne pour le Programme.

#### ***Activités du PROE***

Le Secrétariat du Programme régional océanique de l'environnement (PROE) présente les activités qu'il a menées au titre de sa *Stratégie du Programme pour la prévention de la pollution marine dans le Pacifique* (PACPOL) 2010-2014, laquelle est mise en œuvre en partenariat avec l'OMI et met l'accent sur la prévention de la pollution par les navires. Les participants à la vingt-quatrième Conférence du PROE, tenue en 2013, ont entériné le *Plan régional océanique d'intervention en cas de déversements en mer* (2013), qui trouve ses fondements juridiques dans la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC) et la Convention de Nouméa sur la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud. La pérennité et l'efficacité du Plan sont en grande partie tributaires du renforcement des moyens d'intervention nationaux contre les déversements en mer. Les participants à la Conférence prennent note du document présenté par le PROE. Il est rappelé que la protection de l'environnement marin constitue le second pilier du régime réglementaire international après la sécurité et la sûreté maritimes.

#### **Sécurité et sûreté des transports**

##### ***Comment appliquer pleinement la Convention du travail maritime dans la région du Pacifique***

La *Convention du travail maritime* (Convention MLC) est souvent qualifiée de quatrième pilier du régime réglementaire international mis en place pour assurer la qualité des transports maritimes, et vient compléter d'importants textes conventionnels de l'OMI. Fruit des négociations tripartites entre les représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs, la Convention MLC est souvent présentée comme la « charte des droits des gens de mer », traduisant l'accord international qui s'est dégagé sur les conditions minimales requises pour le travail et le cadre de vie des gens de mer à bord, quel que soit l'État du pavillon du navire à bord duquel ils choisissent de travailler. La Convention établit des normes internationales minimales et cherche à mettre en place des règles équitables pour les armateurs sérieux. Le Département transports a chargé l'Association océanique du droit maritime international de procéder à une analyse des lacunes législatives dans les États et Territoires insulaires océaniques afin de déterminer dans quelle mesure les dispositions nationales en vigueur sont compatibles avec la Convention MLC. D'après l'analyse, la plupart des États et Territoires insulaires océaniques possèdent une législation du travail relevant du ministère du Travail, en sa qualité d'autorité administrative compétente. Or, la Convention MLC s'applique aux gens de mer, et touche donc à un domaine qui relève de la compétence des services des affaires maritimes. S'agissant d'une question nationale, une commission tripartite doit débattre et désigner une « autorité

compétente », telle que définie dans la Convention. L'analyse révèle également que la législation du travail est assez rudimentaire dans la majorité des États et Territoires insulaires océaniques et que la question de la conformité de l'essentiel de ces lois et réglementations avec les normes internationales du travail n'a guère été étudiée jusqu'ici. Il ressort aussi qu'il est nécessaire de passer en revue les textes de loi et d'élaborer de nouvelles dispositions pour permettre une application effective de la Convention dans tous les pays insulaires de la région. Les participants à la Conférence notent que les pays de la région en sont à divers stades d'avancement dans leurs travaux de transposition de la Convention MLC dans leur droit national et reconnaissent l'importance de cet instrument pour les gens de mer, ainsi que les avantages que peuvent en retirer les États et Territoires insulaires océaniques. Les participants à la Conférence prennent note du document qui leur est présenté.

### ***Services hydrographiques : une obligation internationale et une charnière de l'infrastructure nationale des transports***

En plus d'être un vecteur de développement économique, les services hydrographiques sont indispensables à la sécurité maritime et de la navigation. Pourtant, ils ne figurent pas parmi les priorités des États et Territoires insulaires océaniques, en raison de la nature très spécialisée et du coût parfois très lourd des levés hydrographiques, à quoi s'ajoute le fait que les capacités techniques requises à l'échelon national pour procéder à des levés, mettre à jour les cartes marines et diffuser les renseignements sur la sécurité maritime ne sont pas toujours disponibles. Or, en vertu de la Convention UNCLOS et de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), les États côtiers sont tenus de veiller à l'exécution de levés hydrographiques, à l'actualisation et à la mise à disposition de cartes marines appropriées, et à la diffusion de renseignements sur la sécurité maritime. Le non respect des obligations découlant de la Convention UNCLOS et de la Convention SOLAS a de lourdes conséquences pour la région, en particulier l'obligation de fourniture de services d'hydrographie énoncée dans la Convention SOLAS. Les participants à la Conférence prennent note des progrès accomplis dans le renforcement des moyens régionaux affectés à l'hydrographie, en grande partie grâce au concours de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, et aux activités d'assistance de l'Organisation hydrographique internationale (OHI) et de l'OMI, coordonnées par la CPS.

Les participants à la Conférence :

30. **encouragent** les États et Territoires insulaires océaniques à devenir membres de l'OHI et de la Commission hydrographique du Pacifique Sud-Ouest, et à envisager d'établir un comité de coordination hydrographique national ; et
31. **appuient** la création d'un service hydrographique au sein de la CPS et **chargent** cette dernière de concevoir une approche régionale pour l'offre de services d'hydrographie mutualisés à la région.

### **Amélioration de l'accès**

#### ***Questions portuaires***

Les pilotes maritimes jouent un rôle important dans la promotion de la sécurité dans les ports et les voies maritimes, ainsi que dans la protection de l'environnement marin, et leur travail exige une expérience très spécialisée et des connaissances locales. L'OMI ne se charge pas de la délivrance de brevets ou de licences de pilotes, ni du système de pilotage appliqué dans les différents États, et ses conventions internationales contiennent peu de règlements et recommandations sur la question. L'intensification de la concurrence entre les compagnies maritimes et les ports du monde entier va de pair avec une augmentation des besoins en infrastructure, mais aussi des incidents et accidents en mer. Seuls 25 % des États et Territoires insulaires océaniques se sont dotés de règles satisfaisantes en matière de pilotage. Le moment est donc venu d'examiner et de fixer un véritable ensemble de règles connexes au profit de la région.

Les participants à la Conférence :

32. **encouragent** l'application des nouvelles normes de formation au pilotage dans les ports de leur État ou de leur Territoire, ainsi que leur utilisation par les autorités compétentes lors de la délivrance de brevets de pilotage ; et
33. **appuient** l'élaboration d'une stratégie sur les méthodes de vérification du poids des conteneurs à utiliser dans les ports maritimes de la région.

#### *Commission des transports maritimes du Pacifique central*

Fondée en 2010, la Commission des transports maritimes du Pacifique central (CPSC) est un organisme intergouvernemental chargé de promouvoir la coopération, la coordination et la réglementation du transport maritime international entre les pays participants, l'objectif étant de remédier aux problèmes d'irrégularité des transports maritimes et aux incidences socioéconomiques qui en découlent dans les petits États insulaires. La CPS a aidé à la mise en place de la Commission, en collaboration avec ses membres, et a appuyé les efforts consentis en vue d'améliorer la desserte vers les marchés mondiaux et régionaux, grâce à l'octroi de licences exclusives à trois compagnies de transport maritime de bonne réputation désormais titulaires d'autorisations d'exploitation délivrées par la Commission.

Les participants à la Conférence :

34. **notent et appuient** le travail de mise en place de la Commission des transports maritimes du Pacifique central qui se poursuit depuis 2009, ainsi que les services administratifs et techniques fournis par la CPS à la Commission ;
35. **appuient** le travail d'analyse économique relatif à la mise en place d'une Commission des transports maritimes du Pacifique oriental ; et
36. **encouragent** les pays du Pacifique oriental à fournir des données détaillées sur les échanges commerciaux pour la période 2009-2013 afin de contribuer à l'évaluation de la faisabilité d'une commission des transports maritimes dans cette sous-région.

### **Données, information et connaissances relatives aux transports**

#### *Enjeux relatifs au tourisme et aux transports*

Le secteur touristique océanien dépend en grande partie de la disponibilité et de l'efficacité du réseau de transports. Cette relation étroite entre tourisme et infrastructure des transports gagnera encore en importance à mesure que la filière touristique se développe. Compte tenu de la croissance attendue du marché des croisières dans la région, il est essentiel de développer une coopération et une collaboration étroites entre les pays insulaires du Pacifique afin de garantir la qualité constante du produit proposé et de maximiser les retombées économiques que peut offrir le tourisme de croisière. Si l'on veut atteindre cet objectif, il faudra travailler sur un certain nombre de domaines clés où des améliorations s'imposent, et notamment mettre à niveau l'infrastructure et les services hydrographiques indispensables pour permettre l'arrivée régulière de navires de croisière et développer les installations touristiques requises à terre. Les participants à la Conférence admettent que des politiques doivent être mises en place et des ressources engagées pour répondre à ces besoins et encouragent une plus grande collaboration entre les partenaires de la région.

### **Impacts environnementaux, technologie et énergie**

#### *Maîtrise de l'énergie et transports maritimes durables*

Alors que quelque 90 % des marchandises échangées de par le monde sont transportées par voie maritime et que, dans le secteur du transport de marchandises et de personnes, le transport maritime figure parmi les transports les moins polluants, les émissions d'échappement des navires constituent la principale source de pollution du secteur et représenteraient environ 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, chiffre qui devrait plus que doubler d'ici à 2050 sous l'effet de l'accroissement de la demande et des échanges mondiaux. L'OMI a adopté plusieurs mesures destinées à limiter les émissions mondiales dues à la combustion des combustibles marins et aux moteurs diesel marins, ainsi qu'à promouvoir une meilleure maîtrise de l'énergie dans le secteur maritime. Pour concrétiser l'objectif de durabilité des services de transport par mer, il est indispensable de prendre en compte les facteurs écologiques et climatiques, sans toutefois sacrifier les principes d'accessibilité matérielle et économique, de rendement et de sécurité des transports. Si l'on transpose cette nécessité à l'Océanie, il s'agit donc pour les petits États insulaires de réduire la dépendance du secteur maritime à l'égard de combustibles importés onéreux, mais aussi de rechercher des mesures d'économies et des solutions d'efficacité énergétique novatrices. Parmi ces solutions, on compte des mesures de long terme comme les substituts des combustibles fossiles, dont le gaz naturel liquéfié (GNL) et les sources d'énergie renouvelables, mais aussi des mesures de court terme, telle que l'optimisation de la logistique des transports dans le Pacifique. Au final, ces mesures permettront aux États et Territoires insulaires océaniens d'améliorer leur accès aux services de transport maritime et aux flux d'échanges internationaux, et ce, dans des meilleures conditions de coûts. Les pays océaniens bénéficient déjà du concours technique et stratégique de la CPS pour mieux appréhender les mesures techniques, opérationnelles et de politique générale que prescrit l'OMI afin de garantir la durabilité du transport maritime. Les participants à la Conférence admettent qu'il est important de collaborer et d'agir de concert à l'échelon régional pour mieux comprendre la notion de durabilité des transports maritimes ainsi que la nécessité d'engager des moyens pour démarrer et appuyer des recherches complémentaires.

Les participants à la Conférence :

37. **reconnaissent** la nécessité de rechercher de nouvelles sources d'énergie et d'étudier la possibilité de mettre en place des installations de stockage de GNL dans la région du Pacifique en vue de favoriser la réduction à long terme des coûts et des risques de pollution occasionnés par les services et transports maritimes internationaux et régionaux.

\*\*\*\*\**Fin*\*\*\*\*\*