

COMITÉ DE LA COOPÉRATION TECHNIQUE
73^e session
Point 3 b) de l'ordre du jour

TC 73/3(b)
15 août 2023
Original: ANGLAIS

Diffusion au public avant la session ☒

PLANIFICATION ET ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS CONCERNANT LA COOPÉRATION TECHNIQUE

b) Programme intégré de coopération technique (PICT) et allocation des ressources du Fonds de la coopération technique pour 2024 et 2025

Note du Secrétariat

RÉSUMÉ

<i>Résumé analytique:</i>	On trouvera dans le présent document des propositions relatives au Programme intégré de coopération technique (PICT) et à l'allocation annuelle des ressources du Fonds TC destinées à financer l'exécution des activités essentielles du PICT pour 2024 et 2025.
<i>Orientations stratégiques, le cas échéant:</i>	1, 3, 4, 5, 8 à adopter lors de la trente-troisième session de l'Assemblée (décembre 2023)
<i>Résultats:</i>	À proposer lors de la cent trentième session du Conseil (novembre 2023) et à adopter lors de la trente-troisième session de l'Assemblée
<i>Mesures à prendre:</i>	Paragraphe 12
<i>Documents de référence:</i>	TC 73/4(a), TC 73/4(c), C 129/4(a), C 129/WP.7, C 129/D et III 7/17

Introduction

1 Le Programme intégré de coopération technique (PICT) vise principalement à fournir une assistance aux États, qu'ils soient Membres de l'OMI ou Parties aux différents traités internationaux multilatéraux qui ont été adoptés dans le cadre réglementaire de l'OMI, afin de renforcer leurs capacités humaines et institutionnelles. Il vise aussi à assurer l'application uniforme et efficace des dispositions de ces traités, et ainsi à garantir que les Parties s'acquittent comme il convient des droits, devoirs et responsabilités qui leur incombent en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers. Le PICT est établi tous les deux ans à partir des directives sur l'établissement des programmes approuvées par le Comité de la coopération technique (Comité TC).

2 Le PICT proposé pour 2024 et 2025 est le fruit des efforts collectifs des États Membres, du Secrétariat et des partenaires pour le développement de la coopération technique. Grâce au Programme, les États Membres continueront également de bénéficier d'une assistance pour se préparer au Programme d'audit des États Membres de l'OMI et donner suite aux conclusions des audits (résolution A.1067(28)).

3 À chaque période biennale, le PICT est élaboré en tenant compte de plusieurs éléments importants afin de s'assurer que les besoins réels des États Membres sont effectivement satisfaits grâce à une assistance ciblée. Ces facteurs sont recensés en annexe (paragraphe 8).

4 Les propositions relatives au PICT et à l'allocation des ressources du Fonds TC qui figurent en annexe au présent document se décomposent en quatre parties. La partie 1 concerne la justification, le mandat et les principes directeurs ainsi que la perspective et la stratégie du PICT. La partie 2 donne une vue d'ensemble du PICT en tant qu'outil de gestion et de planification. La partie 3 porte sur l'allocation des ressources du Fonds TC pour 2024 et 2025. La partie 4 contient un résumé des principales activités qu'il est proposé d'exécuter dans le cadre de chaque programme régional et mondial pour 2024 et 2025, sous réserve de la disponibilité de fonds.

5 Les appendices 1 et 2 décrivent plus en détail les programmes régionaux et mondiaux décrits dans la partie 4, y compris les objectifs immédiats, les résultats attendus et les activités qu'il est proposé de mettre en œuvre en 2024 et 2025, ainsi que le financement estimé nécessaire pour chacun des programmes régionaux et mondiaux, respectivement. L'appendice 3 est un glossaire de termes et expressions.

6 Les propositions relatives au PICT pour 2024 et 2025 constituent un programme d'assistance à la fois réaliste et réalisable dont les objectifs seront atteints si l'on assure le financement nécessaire - qui est estimé à quelque 28 414 670 dollars pour le Programme dans son intégralité - à partir des ressources internes de l'OMI (Fonds TC) et des contributions financières ou en nature de donateurs extérieurs.

7 Il convient de noter que l'allocation du Fonds TC s'élève à 13,4 millions de dollars pour le prochain exercice biennal, soit 9 % de moins que l'allocation de 14,8 millions de dollars pour l'exercice biennal en cours. Ceci est dû au taux de change appliqué de \$1,25 pour £1,00 selon le document budgétaire du Conseil (C 129/6) par rapport à \$1,38 pour £1,00 pour la période biennale en cours.

8 Le PICT a donc dû être planifié en tenant compte de mesures d'efficacité plus importantes, ce qui a permis de mettre davantage l'accent sur les projets d'apprentissage en ligne dans le cadre du programme mondial de renforcement des capacités et de formation, ainsi que sur la prestation à distance dans la mesure du possible, en s'appuyant sur le succès des récents cours d'apprentissage en ligne pendant la période biennale actuelle. Cela accroîtra également la dépendance à l'égard des sources de financement extérieures pour la mise en œuvre intégrale du programme proposé dans le cadre du PICT.

9 La proposition d'allocation des ressources du Fonds TC pour soutenir l'exécution des activités principales du PICT pour 2024 et 2025 est soumise à l'examen du Comité. Ceci est conforme à la règle 4 des Règles de fonctionnement révisées du Fonds TC, qui exige que les ressources du Fonds TC doivent servir à financer ou cofinancer les activités qui répondent aux objectifs, aux priorités et aux principes clés du PICT (circulaire TC.1/Circ.76). Les propositions indiquent donc les éléments du nouveau PICT qui seront financés au moyen des allocations annuelles, y compris les objectifs, les résultats prévus et les activités.

10 Les projections budgétaires permettent de s'assurer que, d'entrée de jeu, des fonds suffisants sont alloués pour permettre l'exécution intégrale d'une activité donnée, afin de garantir la pleine exécution des activités prioritaires pour la période biennale. Cependant, la participation aux coûts et les contributions supplémentaires de donateurs, sous forme de dotations financières ou d'appui en nature, sont activement encouragées.

11 Par ailleurs, les activités de coopération technique décrites dans le présent document ont été sélectionnées sur la base de certains critères de hiérarchisation dans le cadre des différents programmes régionaux et mondiaux qui sont prévus pour la période biennale à l'étude, compte tenu des nouveaux besoins des États Membres en matière d'assistance technique, du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des fonds disponibles alloués pour cette période.

Mesures que le Comité est invité à prendre

12 Le Comité est invité à :

- .1 examiner et approuver le PICT pour la période biennale 2024-2025;
- .2 approuver les propositions concernant l'allocation annuelle des ressources du Fonds TC (paragraphe 16 et tableau 2 de l'annexe) et l'utilisation qu'il est prévu d'en faire en 2024 et 2025; et
- .3 présenter ses avis et recommandations à la cent trentième session du Conseil afin que celui-ci approuve les propositions de manière définitive.

ANNEXE

**PLANIFICATION ET ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS CONCERNANT
LA COOPÉRATION TECHNIQUE**

**Programme intégré de coopération technique (PICT) et allocation des ressources
du Fonds de la coopération technique pour 2024 et 2025**

Table des matières

	Paragraphe
PARTIE 1 – INTRODUCTION.....	1
Justification, mandat et principes directeurs	1
Perspective et stratégie du PICT	7
PARTIE 2 – LE PICT EN TANT QU'OUTIL DE GESTION ET DE PLANIFICATION	14
PARTIE 3 – ALLOCATION DES RESSOURCES DU FONDS TC POUR 2024 ET 2025 ...	16
Autorisation d'utiliser les ressources non affectées aux programmes	27
PARTIE 4 – PROGRAMMES CONSTITUTIFS	28
A. Programmes régionaux : appui au développement maritime	28
Afrique	29
États arabes et Méditerranée.....	37
Asie et îles du Pacifique.....	42
Asie.....	42
Îles du Pacifique.....	48
Europe orientale (anciennement Asie occidentale et Europe orientale) ...	54
Amérique latine et Caraïbes	60
Amérique latine	60
Caraïbes	72
B. Programmes mondiaux : appui au développement maritime.....	83
APPENDICES	
1. Programmes régionaux pour 2024 et 2025	
2. Programmes mondiaux pour 2024 et 2025	
3. Glossaire	

PARTIE 1 – INTRODUCTION

Justification, mandat et principes directeurs

1 Le transport maritime est fondamental pour l'économie mondiale et en fait partie intégrante. Étant donné que plus de 80 % du commerce mondial s'effectue par voie maritime, c'est - de loin - le moyen le plus rentable d'expédier un grand volume de marchandises et de matières premières dans le monde. En tant qu'institution des Nations Unies chargée de réglementer le secteur maritime, l'OMI a pour mission de "promouvoir, par la coopération, une navigation sûre, sans danger, respectueuse de l'environnement, efficace et durable". Elle s'acquitte de ce mandat en adoptant les normes pratiques les plus rigoureuses en matière de sécurité et de sûreté, d'efficacité de la navigation et de prévention et de maîtrise de la pollution par les navires, ainsi qu'en étudiant les questions juridiques connexes et en veillant à la mise en œuvre efficace des instruments de l'OMI en vue de leur application universelle et uniforme.

2 Cependant, de nombreux États Membres de l'OMI ne peuvent pas encore donner leur plein effet aux principaux instruments de l'OMI. À cet égard, et en exécution du mandat qui lui a été confié par les articles 2 e) et 15 k) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, l'OMI a établi un Programme intégré de coopération technique (PICT) dont l'objet est d'aider les pays, et en particulier les pays en développement, à développer leurs capacités humaines et institutionnelles pour qu'ils puissent se conformer de manière effective et uniforme aux traités internationaux multilatéraux qui ont été adoptés sous les auspices de l'Organisation.

3 En favorisant le renforcement des capacités dans le secteur maritime des pays bénéficiaires, le PICT permet d'augmenter le degré d'application et de respect des traités internationaux multilatéraux relatifs aux transports maritimes et d'aider les États Membres de l'OMI à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de ces instruments. Le PICT proposé pour 2024-2025 vise aussi à appuyer la mise en œuvre des aspects de la coopération technique qui figurent dans l'avant-projet de plan stratégique de l'Organisation pour la période de six ans allant de 2024 à 2029, ce qui contribue également à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies. Il convient de noter qu'au moment de l'établissement du présent document, le projet proposé par le groupe de travail intersessions sur le plan stratégique (C 129/WP.7) au cours du C 129 est en attente d'une approbation finale et d'un projet de résolution par la prochaine Assemblée, mais ses principes et ses orientations stratégiques devraient correspondre aux domaines d'action identifiés.

4 Les amendements apportés aux conventions existantes, ainsi que l'élaboration de nouveaux instruments de l'OMI, ont de nouvelles incidences en matière de renforcement des capacités dont il y a lieu de tenir compte dans le PICT (résolution A.998(25), intitulée "Nécessité de renforcer les capacités lors de l'élaboration et l'application de nouveaux instruments et lors de la modification d'instruments existants"). Il est donc essentiel que l'Organisation maintienne et renforce sa capacité à répondre aux besoins de longue date et aux besoins croissants de ses États Membres en matière d'assistance technique, en mettant l'accent sur les besoins des petits États insulaires en développement (PEID) et des pays les moins avancés (PMA).

5 Le rôle du PICT dans la promotion du développement durable a été officiellement confirmé en 1999, par l'adoption de la résolution A.900(21), intitulée "Objectifs de l'Organisation dans les années 2000", et de la résolution A.901(21), intitulée "L'OMI et la coopération technique dans les années 2000". Cette dernière a été remplacée par la résolution A.1127(30), intitulée "Principes directeurs du Programme intégré de coopération technique de l'OMI à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030" et adoptée en 2017, afin de tenir compte de l'adoption du Programme 2030.

6 Le tableau ci-après présente les principes directeurs régissant les activités d'assistance technique de l'OMI comme moyen de promouvoir le Programme 2030 (résolution A.1127(30)), dont la priorité est de répondre aux besoins particuliers en matière d'assistance du continent africain, des PEID et des PMA, et de promouvoir l'autonomisation des femmes, qui sont des ressources essentielles du secteur maritime.

PRINCIPES RÉGISSANT LA STRATÉGIE ET L'EXÉCUTION DU PICT
• Maîtrise par les pays bénéficiaires du processus d'élaboration et d'exécution • Promotion du Programme 2030 grâce à la réalisation des ODD identifiés comme intéressant les travaux d'assistance technique de l'OMI • Contribution aux travaux du Groupe des Nations Unies pour le développement (GNUD) et de son groupe de travail relatifs à l'élaboration d'indicateurs de performance spécifiques qui permettront de mesurer la réussite des activités d'assistance technique maritimes • Attention prioritaire aux besoins particuliers en matière d'assistance du continent africain, des PMA et des PEID, et autonomisation des femmes, qui sont des ressources essentielles du secteur maritime • Intégration des priorités de l'OMI en matière de réglementation dans le processus d'établissement des programmes • Développement des ressources humaines et des capacités institutionnelles sur une base durable, notamment grâce à l'intégration des femmes en tant qu'acteurs clés du secteur maritime • Intégration de la coopération Sud-Sud et triangulaire dans les programmes de l'OMI • Établissement d'accords de partenariat efficaces et renforcement des accords existants, qui consistent à fournir un appui financier ou en nature, afin de garantir l'exécution durable à long terme des activités du PICT • Promotion de l'utilisation des profils maritimes nationaux et formulation de politiques nationales de transport maritime (PNTM) • Fourniture d'une assistance technique par le biais du partage des connaissances services consultatifs techniques; et événements de formation maritime. • Exécution des activités du PICT à l'aide de technologies modernes et numériques • Mobilisation de ressources et de spécialistes régionaux pour les activités d'assistance technique • Coordination avec d'autres programmes d'aide au développement dans le secteur maritime • Mise en place de systèmes de suivi et d'évaluation permettant de mesurer l'efficacité du PICT par rapport aux objectifs des programmes

Perspective et stratégie du PICT

7 Le Plan stratégique de l'Organisation, qui est révisé tous les six ans, définit l'énoncé des objectifs à long terme en ce qui concerne les activités de coopération technique de l'OMI, afin d'en accroître l'efficacité. À cet égard, le PICT proposé pour la prochaine période biennale appuie la mise en œuvre des aspects de la coopération technique qui figurent dans le Plan stratégique de l'Organisation pour la période de six ans allant de 2024 à 2029 par les méthodes et outils qu'il est proposé d'élaborer afin d'améliorer et d'harmoniser l'exécution et l'évaluation des activités de coopération technique. Le PICT proposé a également pris en considération les éléments clés de la Stratégie intitulée "Décennie pour le renforcement des capacités (2021-2030)" (résolution A.1166(32)). En outre, il se fonde, autant que faire se peut, sur une approche descendante structurée qui promeut et privilégie la gouvernance et les structures maritimes (et non les utilisateurs finaux individuels), tout en tenant compte des spécificités et des besoins réels des différentes régions, des États Membres et des priorités au niveau mondial.

8 Lors de l'élaboration du PICT pour 2024 et 2025, outre les résolutions susmentionnées, les éléments suivants ont été pris en compte, dans la mesure du possible :

- .1 les recommandations issues des précédentes missions de l'OMI et les résultats des évaluations des activités d'assistance technique;
- .2 les demandes d'assistance technique présentées par écrit par des États Membres et celles formulées via le module du GISIS consacré aux profils maritimes de pays;
- .3 les priorités thématiques fixées par les comités de l'OMI;
- .4 le plan stratégique de l'Organisation pour la période de six ans allant de 2024 à 2029 proposé par le Groupe de travail intersessions sur le Plan stratégique (C 129/WP.7) en vue d'un projet de résolution et de son approbation par la trente-troisième session de l'Assemblée;
- .5 les liens entre les activités d'assistance technique menées par l'OMI et le Programme de développement durable à l'horizon 2030 (résolution A.1126(30));
- .6 les Principes directeurs du Programme intégré de coopération technique de l'OMI à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (résolution A.1127(30));
- .7 la Décennie pour le renforcement des capacités (2021-2030) (résolution A.1166(32));
- .8 les recommandations issues de l'évaluation 2020 du PICT pour 2016-2019, notamment les suivantes :
 - .1 intégrer les interventions du PICT à des projets plus vastes et pluriannuels;
 - .2 élaborer des plans de partenariat par pays; et
 - .3 contribuer à ce que les questions maritimes soient dûment prises en compte aux plus hauts niveaux politiques;

- .9 l'appui apporté aux États Membres en vue de les aider à réaliser les objectifs de développement durable et à mettre en œuvre le Programme de développement durable à l'horizon 2030;
- .10 les stratégies régionales et sous-régionales destinées à développer le domaine maritime (adoptées lors de conférences, de colloques, etc., sous la forme de résolutions, de déclarations, etc.);
- .11 les conclusions des audits réalisés dans le cadre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI;
- .12 l'assistance technique aux États Membres dans le cadre du suivi de l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit;
- .13 les enseignements tirés de la pandémie de COVID-19, y compris, mais sans s'y limiter, le développement accru des cours d'apprentissage en ligne; et
- .14 l'évaluation préliminaire des incidences qu'auraient, du point de vue du renforcement des capacités ou des besoins en matière d'assistance technique, les amendements aux instruments obligatoires ou l'élaboration de nouveaux instruments.

9 À la suite de l'adoption du Programme 2030, l'OMI a adopté la résolution A.1126(30), dans laquelle elle établit des liens entre ses activités d'assistance technique et le Programme 2030 et les ODD afin d'aider les États Membres à concrétiser les ODD au niveau national. Outre les liens avec l'assistance technique, des liens sont également créés entre les ODD et les travaux de l'Organisation dans son ensemble, conformément à la stratégie du Secrétariat de l'OMI en matière d'ODD (C 122/3(a)/1), qui exige que les activités de coopération technique et les projets futurs soient tous liés à des ODD particuliers et que des marqueurs d'égalité entre les sexes (ODD 5) soient intégrés dans tous les futurs projets et activités de coopération technique. Le PICT pour 2024-2025 reflète ces liens et appuie les activités de l'Organisation relatives au Programme 2030, tant au niveau de l'OMI qu'à l'échelle des pays, notamment les travaux que l'OMI mène avec le GNUM et au titre des programmes des plans-cadres de coopération des Nations Unies pour le développement durable.

10 Les audits effectués dans le cadre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI sont précieux en ce qu'ils permettent de cerner les lacunes de mise en œuvre et de faciliter la fourniture d'une assistance ciblée. À cet égard, le Secrétariat utilise l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit (III 7/17) pour façonner la conception et la mise en œuvre de l'assistance technique afin de garantir que les programmes et les activités de coopération technique traitent efficacement les lacunes et les causes profondes identifiées. Au cours de la prochaine période biennale, un certain nombre d'activités du PICT ont été proposées pour un dialogue de haut niveau avec les administrations maritimes afin de présenter les conclusions des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit et d'examiner la voie à suivre avec la contribution des États Membres en vue d'une future assistance technique ciblée. Il existe également un programme mondial IMSAS destiné à aider les États Membres à mettre en œuvre leurs plans de mesures correctives, ainsi que plus de 40 activités prévues dans le cadre des programmes régionaux pour répondre à la priorité thématique correspondante (MSC 3). En outre, les audits sont également utilisés comme l'équivalent d'une évaluation des besoins nationaux lorsque les réglementations relèvent du champ d'application de l'audit, pour une utilisation efficace des ressources du PICT dans la mesure du possible.

11 Compte tenu des ressources limitées dont dispose l'OMI pour mettre en œuvre ses programmes de coopération technique, le Secrétariat fournit une assistance technique de façon efficace au moyen d'accords de partenariat, comme cela est recommandé dans la résolution A.1167(32), intitulée "Modalités Révisées de financement et de partenariat permettant d'assurer l'efficacité et la pérennité du Programme intégré de coopération technique". Les États Membres, les organisations internationales et régionales, les organisations non gouvernementales et le secteur jouent un rôle de premier plan, car ils fournissent des ressources (financières et/ou en nature) à l'appui de l'exécution des activités du PICT grâce à l'établissement d'accords de partenariat efficaces avec l'OMI¹. En outre, grâce à la stratégie de mobilisation des ressources à long terme et au Département des partenariats et projets, le Secrétariat cherche à mobiliser des ressources supplémentaires pour l'exécution des activités d'assistance technique.

12 L'OMI a élaboré plus de 50 instruments conventionnels internationaux. Seules l'entrée en vigueur de ces instruments et l'application effective, efficace et uniforme de leurs dispositions permettent de concrétiser tous les avantages qui découlent de ce vaste corpus d'instruments de droit maritime international. À cette fin, l'OMI doit accorder une attention accrue à l'entrée en vigueur et à la mise en œuvre de ses instruments.

13 Afin de maximiser l'impact des activités du PICT, un certain nombre de priorités thématiques pour le PICT 2024-2025 ont été convenues par les comités de l'OMI, comme suit :

Comité de l'OMI	Priorités thématiques du PICT pour 2024-2025	
Comité de la sécurité maritime	N° 1	Favoriser l'application efficace et le contrôle du respect des conventions et des autres instruments obligatoires, l'accent étant mis sur la Convention SOLAS de 1974, la Convention SAR de 1979 et la Convention STCW de 1978 et sur le Code ISM, en particulier en offrant une assistance et une formation aux pays en développement pour qu'ils mettent en œuvre et contrôlent efficacement le respect de ces instruments et en traitant les questions liées à l'élément humain et à la mise en œuvre des dispositions y relatives.
	N° 2	Promouvoir la mise en place et le renforcement continu de mesures de sûreté efficaces à bord des navires et dans les installations portuaires (chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et Code ISPS), notamment l'appui à la mise en œuvre du système LRIT et le renforcement de la sécurité et de la sûreté de l'interface navire/port, conformément aux normes et recommandations pertinentes de l'OMI, et promouvoir et renforcer les aspects liés à la sûreté maritime qui concernent la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, y compris la facilitation et la mise en œuvre efficace de la résolution A.1159(32) intitulée "Prévention et répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites dans le golfe de Guinée" et de la résolution A.1025(26) intitulée "Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires".
	N° 3	Aider les administrations maritimes à renforcer leurs capacités en matière de ressources humaines pour qu'elles s'acquittent des droits, obligations et responsabilités, qui leur incombent en

¹ On trouvera dans le document TC 73/4(b) des renseignements détaillés sur la manière dont les accords de partenariat efficaces ont été utilisés en 2022.

Comité de l'OMI	Priorités thématiques du PICT pour 2024-2025
	tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers, en particulier en ce qui concerne la mise en œuvre du Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), du Code pour les enquêtes sur les accidents et du Code régissant les organismes reconnus, tout en favorisant l'harmonisation à l'échelle mondiale des activités de contrôle par l'État du port, en coopération avec les régimes PSC, en tenant compte du résultat de l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit établis à partir des audits réalisés dans le cadre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, selon que de besoin.
	N° 4 Aider les États Membres de l'OMI à renforcer les services qui y sont chargés de la sécurité de la navigation, du contrôle du trafic maritime, de la mise en œuvre de mesures efficaces d'organisation du trafic et de la recherche et du sauvetage.
	N° 5 Appuyer les administrations maritimes en renforçant leurs capacités pour qu'elles puissent mieux faire appliquer les dispositions des Codes IMDG et IMSBC, en vue d'en améliorer l'application et de promouvoir l'utilisation de bonnes pratiques dans le cadre de ces instruments obligatoires.
	N° 6 Appuyer les administrations maritimes, en renforçant leurs capacités et faire en sorte de faciliter la coopération internationale afin d'améliorer leurs capacités et de leur faire connaître et leur fournir les meilleures pratiques en matière d'application du chapitre XIV de la Convention SOLAS (Mesures de sécurité applicables aux navires exploités dans les eaux polaires), du Recueil sur la navigation polaire, y compris les formations pertinentes et les directives connexes récemment approuvées.
	N° 7 Promouvoir la ratification et la mise en œuvre de l'Accord du Cap de 2012 et de la Convention STCW-F de 1995, ainsi que la prise de mesures de sécurité préventives s'agissant des navires de pêche et de leur personnel, ainsi que de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, en coopération avec la FAO et l'OIT, y compris en promouvant et en améliorant les aspects liés à sécurité maritime des navires de pêche de faibles dimensions.
	N° 8 Promouvoir et renforcer les aspects liés à la sécurité maritime qui concernent les navires non soumis au chapitre I de la Convention SOLAS (appelés "navires non soumis à la Convention"), en particulier tous les aspects liés à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux.
Comité de la protection du milieu marin	N° 1 Apporter aux pays une assistance en ce qui concerne la mise en œuvre de MARPOL, notamment des Annexes V et VI, et des instruments connexes, et en particulier la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires, l'application uniforme de la teneur limite en soufre de 0,50 % entrée en vigueur en 2020 et les zones de contrôle des émissions de SO_x (SECA), le Plan d'action de l'OMI visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires, notamment en ce qui concerne la gestion des déchets et les installations de réception portuaires, les prescriptions environnementales énoncées dans le Recueil sur la navigation polaire ainsi que les prescriptions applicables aux zones spéciales et aux zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA).

Comité de l'OMI	Priorités thématiques du PICT pour 2024-2025	
	N° 2	Renforcer les capacités nationales et régionales et favoriser la coopération régionale en vue de la mise œuvre efficace et cohérente de la Convention sur la gestion des eaux de ballast (Convention BWM), notamment pour faciliter la phase d'acquisition d'expérience, de la Convention AFS modifiée récemment et des Directives révisées sur l'encrassement biologique
	N° 3	Renforcer les capacités nationales et régionales et favoriser la coopération régionale en vue de la ratification et de la mise en œuvre efficace de la Convention de Hong Kong sur le recyclage des navires.
	N° 4	Aider les pays à appliquer la Convention OPRC et le Protocole OPRC-HNS et renforcer la coopération régionale en ce qui concerne la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution des mers, ainsi qu'à traiter des aspects de l'application des régimes internationaux pertinents sur la responsabilité et l'indemnisation pour les déversements, les dommages dus à la pollution par les d'hydrocarbures et les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD).
	N° 5	Aider les pays en renforçant leurs capacités à ratifier et à mettre en œuvre le Protocole de 1996 à la Convention internationale sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Protocole de Londres), ainsi qu'à appliquer les mesures pertinentes visant à assurer la conservation des océans et à mettre en place une gouvernance durable des océans
Comité de la simplification des formalités	N° 1	Améliorer la facilitation du trafic maritime international dans le contexte de la facilitation du commerce, au moyen du renforcement des capacités, afin de promouvoir une plus large acceptation, une meilleure compréhension et une mise en œuvre efficace des responsabilités et des normes de qualité qui sont énoncées dans la Convention FAL, en tenant compte en particulier des besoins spécifiques des PEID et des PMA et des besoins de l'Afrique en matière de transport maritime.
	N° 2	Aider les États Membres à mettre en place des systèmes d'échange électronique de renseignements et des systèmes de guichet unique qui permettent de communiquer des renseignements une seule fois et de les réutiliser le plus possible, afin de satisfaire aux normes 1.3 <i>bis</i> , 1.3 <i>quinter</i> et 1.3 <i>sext</i> de la Convention FAL, respectivement, à promouvoir l'utilisation de normes internationales dans les systèmes d'échange électronique de données, conformément au Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, afin de garantir leur interopérabilité, et à contribuer à la fois à la facilitation du trafic maritime et à la décarbonation des transports maritimes et des ports.
	N° 3	Améliorer la facilitation du trafic maritime international dans le contexte d'une pandémie, en tenant compte des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19, et conformément aux normes et aux pratiques recommandées qui sont énoncées dans la section 6 de la Convention FAL sur la santé publique et la quarantaine.

Comité de l'OMI	Priorités thématiques du PICT pour 2024-2025	
	N° 4	Aider les États Membres à résoudre les graves problèmes perturbant le trafic maritime international que posent les passagers clandestins, les migrants et les réfugiés secourus en mer.
	N° 5	Aider les États Membres à appliquer les Directives de l'OMI pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux.
Comité juridique	N° 1	Donner des moyens permettant de renforcer la capacité juridique, les politiques maritimes et l'infrastructure des autorités maritimes nationales, en mettant l'accent en particulier sur les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement.
	N° 2	En mettant l'accent en particulier sur les résultats et les besoins recensés dans le cadre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, former des spécialistes nationaux auxquels pourront être confiées l'élaboration, la révision et la mise à jour de la législation maritime, en vue d'aider les Gouvernements Membres à exercer leurs droits et à s'acquitter de leurs obligations en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers Parties aux instruments de l'OMI et, notamment, à veiller au respect par les navires nationaux et étrangers des normes relatives à la sécurité maritime et à la protection du milieu marin.
	N° 3	Donner des avis sur les incidences juridiques (nationales et internationales) de l'acceptation des conventions de l'OMI et de la mise en application des codes, recueils de règles et directives de l'OMI.

PARTIE 2 – LE PICT EN TANT QU'OUTIL DE GESTION ET DE PLANIFICATION

14 En tant qu'outil bisannuel de gestion et de planification des activités de coopération technique de l'OMI, le PICT a pour objectifs de :

- .1 transformer les domaines prioritaires d'assistance en activités de programme, conformément au cadre de stratégie et de mise en œuvre établi; et
- .2 lier ces activités directement aux besoins évalués des bénéficiaires, au programme de travail approuvé de l'Organisation, aux priorités thématiques des organes techniques de l'OMI et aux intérêts des partenaires de développement de la coopération technique.

15 Le PICT permet à l'OMI d'effectuer les tâches suivantes :

- .1 concevoir, planifier et fournir une assistance technique dans le cadre de programmes régionaux et mondiaux;
- .2 allouer des fonds à ces programmes par l'intermédiaire du Fonds TC de l'Organisation et de fonds d'affectation spéciale multidonateurs;
- .3 obtenir l'appui financier ou en nature supplémentaire nécessaire, en coopération avec les États Membres et les partenaires de développement de la coopération technique; et

- .4 suivre et évaluer les progrès réalisés ainsi que les retombées de l'assistance fournie. À cet égard, l'avant-projet de plan stratégique de l'Organisation pour la période de six ans allant de 2024 à 2029 prévoit les indicateurs de performance ci-après, auxquels il faudrait se reporter pour contrôler l'efficacité et les retombées du PICT.

Orientation stratégique	Référence	Description
OS 1 : Assurer la mise en œuvre des instruments de l'OMI grâce au développement des capacités	[IP 1.7]	Nombre d'États Membres demandant une aide dans le cadre de la coopération technique pour mettre en œuvre des mesures correctives répondant à des conclusions et constatations d'audit
	[IP 1.8]	Nombre d'États Membres demandant une aide dans le cadre de la coopération technique pour mettre en œuvre des mesures correctives répondant à des conclusions et constatations d'audit]
		[Nombre de nouveaux programmes/activités de coopération technique, y compris les activités de projet, élaborés et mis en œuvre dans les domaines dont il a été déterminé qu'ils devaient faire l'objet d'une assistance technique à la suite de l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit découlant du Programme d'audit des États Membres de l'OMI] [Nombre d'activités de coopération technique, y compris les activités de projet, mises en œuvre dans le cadre de l'application de mesures correctives pour répondre aux conclusions et constatations des audits effectués au titre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI]
OS 3 : Répondre aux changements climatiques	IP 3.3	Montant (en dollars des États-Unis) consacré au financement des activités de coopération technique et des grands projets concernant le rendement énergétique et la réduction des émissions
OS 4 : Continuer de participer à la gouvernance des océans	IP 4.4	Montant (en dollars des États-Unis) des dépenses consacrées aux activités de coopération technique et de renforcement des capacités liées à la gouvernance des océans
OS 5 : Renforcer, à l'échelle mondiale, la facilitation du commerce, la résilience de la chaîne logistique et la sûreté du commerce international	IP 5.6	Montant (en dollars des États-Unis) des dépenses consacrées à des activités de coopération technique et de renforcement des capacités liées à des problématiques de simplification des formalités
	IP 5.7	Montant (en dollars des États-Unis) des dépenses consacrées à des activités de coopération technique et de renforcement des capacités liées à des problématiques de sûreté
[OS 8 : Assurer l'efficacité de l'Organisation]	IP 8.3	Pourcentage des activités de coopération technique et de renforcement des capacités ayant donné des résultats efficaces pour les États Membres ayant bénéficié de cette coopération
	IP 8.4	Pourcentage des activités de coopération technique et de renforcement des capacités ayant eu des conséquences à long terme pour les États Membres ayant bénéficié de cette coopération
	IP 8.8	Pourcentage des activités du Programme intégré de coopération technique (PICT) prévues pour la période biennale pour lesquelles un financement a été obtenu

Orientation stratégique	Référence	Description
	IP 8.9	Pourcentage de la contribution apportée au PICT à partir de l'excédent du Fonds commercial
	IP 8.11	Pourcentage du total des contributions correspondant à des dons importants

PARTIE 3 – ALLOCATION DES RESSOURCES DU FONDS TC POUR 2024 ET 2025

16 Dans l'attente de l'approbation du Comité et de la cent trentième session du Conseil (C 130), le Secrétaire général a proposé une allocation d'environ 10,8 millions de livres sterling du Fonds TC pour soutenir les activités principales du PICT pour 2024 et 2025². On notera à cet égard que, si le Fonds TC est géré en livres sterling dans le cadre de la structure budgétaire de l'Organisation, les ressources du Fonds allouées au PICT sont gérées en dollars des États-Unis, conformément aux pratiques de budgétisation et de dépense relatives aux activités de coopération technique. Sur la base du taux de change appliqué, \$1,25 pour £1,00, qui est le même que celui utilisé dans le document budgétaire du Conseil (C 129/6), l'allocation du Fonds TC en dollars US s'élève à 13,4 millions de dollars pour la prochaine période biennale. Ce montant est nettement inférieur à celui de la période en cours, notamment de 9 % par rapport à l'allocation de 14,8 millions de dollars pour la période en cours, sachant que le taux utilisé pour l'exercice en cours était de \$1,38 pour £1,00³.

17 Le tableau 1 ci-dessous résume l'allocation biennale des ressources du Fonds TC en fonction des programmes régionaux et mondiaux pour la période biennale 2024-2025.

Tableau 1 - Résumé de l'allocation biennale des ressources du Fonds TC

Programmes	Totaux (en dollars)	Pourcentage du total ⁴
Afrique	3 099 538	23
États arabes et Méditerranée	673 813	5
Asie	808 575	6
Îles du Pacifique	1 078 100	8
Europe orientale	269 525	2
Amérique latine	808 575	6
Caraïbes	1 078 100	8
Programmes mondiaux	5 660 025	42
Total	13 476 252	100

18 Conformément à la structure mise au point pour le PICT, et compte tenu des principes régissant la stratégie et l'exécution du PICT (annexe de la résolution A.1127(30)), l'allocation

² Voir le document C 129/6.

³ Bien que l'allocation du Fonds TC en livres sterling ait été approuvée en principe par le Conseil lors de sa cent-vingt-neuvième session, le montant final en dollars dépendra du taux de change utilisé lors de la présentation du budget complet axé sur les résultats lors de la cent trentième session du Conseil. Ce taux est toujours en cours d'examen.

⁴ Les pourcentages indiqués dans cette colonne ont été arrondis au nombre entier le plus proche.

des ressources du Fonds TC est conçue en fonction de priorités régionales et mondiales spécifiques, principalement sur la base des besoins des pays bénéficiaires en matière de renforcement des capacités institutionnelles.

19 Le meilleur moyen pour l'OMI de gérer plusieurs questions pluridisciplinaires ayant des retombées plus générales est d'adopter une approche mondiale, notamment celles ayant des retombées dans plusieurs régions. À cet égard, le PICT et l'allocation des ressources du Fonds TC couvrent huit programmes mondiaux destinés à traiter les questions pressantes, soit en tant que thèmes techniques nouveaux approuvés par les différents comités de l'OMI, soit en réponse aux nouveaux défis et nouvelles priorités énoncés dans les principes directeurs du Programme intégré de coopération technique de l'OMI à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (résolution A.1127(30)).

20 Conformément aux prescriptions du Règlement financier et des règles de gestion financière applicables aux allocations budgétaires annuelles, le tableau 2 ci-dessous indique l'allocation annuelle, pour 2024 et 2025, des ressources du Fonds TC aux programmes régionaux et mondiaux.

Tableau 2 - Allocation annuelle des ressources du Fonds TC pour 2024-2025

Programmes	Allocation biennale (en dollars des États-Unis)	Allocation annuelle (en dollars des États-Unis)	
		2024	2025
Programmes régionaux			
Afrique	3 099 538	1 496 725	1 602 813
États arabes et Méditerranée	673 813	325 375	348 438
Asie	808 575	390 450	418 125
Îles du Pacifique	1 078 100	520 600	557 500
Europe orientale	269 525	130 150	139 375
Amérique latine	808 575	390 450	418 125
Caraïbes	1 078 100	520 600	557 500
Total pour les programmes régionaux	7 816 225	3 774 350	4 041 875
Programmes mondiaux			
Services consultatifs techniques, y compris réponse immédiate aux incidents de mer	134 763	65 075	69 688
Appui aux PEID et aux PMA pour leurs besoins spéciaux en matière de transport maritime	269 525	130 150	139 375
Programme sur les femmes du secteur maritime	673 813	325 375	348 438
Renforcement des capacités et formation	2 222 234	1 073 087	1 149 147
Soutenir l'action en faveur du climat et de l'air pur dans le secteur du transport maritime	1 199 386	579 168	620 219
Renforcement de la sûreté maritime	202 144	97 613	104 531
Programme d'audit des États Membres de l'OMI	336 906	162 688	174 219
Coopération technique et questions émergentes	621 255	299 996	321 259
Total pour les programmes mondiaux	5 660 025	2 733 150	2 926 875
Total général	13 476 250	6 507 500	6 968 750

21 Les activités du PICT qu'il est proposé d'exécuter en 2024 et 2025 pour chaque programme régional et mondial, ainsi que les activités qui seront financées par l'allocation de ressources du Fonds TC pour la période biennale 2024-2025, sont présentées dans les appendices 1 et 2, respectivement. On y trouvera des renseignements pertinents, tels que les priorités thématiques à titre indicatif, les objectifs immédiats, les résultats prévus et les

activités à mettre en œuvre, ainsi qu'une estimation du montant des ressources nécessaires pour exécuter chacun des programmes.

22 Le tableau 3 ci-dessous donne une estimation du montant total des ressources nécessaires pour chaque programme régional et mondial, en fonction de l'allocation biennale des ressources du Fonds TC. Le tableau indique le solde des fonds à obtenir par d'autres sources lorsque le besoin de financement total pour chaque programme dépasse l'allocation du Fonds TC.

23 Par conséquent, bien que l'allocation du Fonds TC soutienne la réalisation des activités principale dans le cadre du PICT, la mise en œuvre complète des activités du PICT en 2024 et 2025 dépend de la disponibilité des fonds nécessaires. De ce fait, en vertu de la résolution A.1167(32), intitulée "Modalités révisées de financement et de partenariat permettant d'assurer l'efficacité et la pérennité du Programme intégré de coopération technique", les partenaires de l'Organisation pour le développement sont instamment priés de reconnaître leurs obligations, en leur qualité d'États Membres de l'OMI, et de les honorer en apportant un appui financier au PICT ou en renforçant l'appui financier qu'ils apportent déjà dans le cadre d'accords durables à long terme. Cela met également en lumière le lien direct qui existe entre les activités de coopération technique de l'OMI et la réalisation effective des ODD. En outre, dans la résolution susmentionnée, les États Membres, les organisations internationales et régionales, les organisations non gouvernementales et le secteur maritime sont invités à s'employer activement à appuyer le PICT, notamment :

- .1 en versant des contributions volontaires en espèces au Fonds de la coopération technique;
- .2 en allouant des ressources aux Fonds d'affectation spéciale multidonateurs de l'OMI;
- .3 en concluant des accords multilatéraux;
- .4 en faisant don des intérêts perçus au titre du Plan d'incitation au règlement des contributions; et
- .5 en accordant un appui en nature consistant à offrir à titre gracieux les services de consultants spécialisés dans le domaine de la coopération technique, à accueillir des activités d'assistance technique et à faire don de matériel.

24 L'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie de mobilisation des ressources à long terme, ainsi que la création du Département des partenariats et projets, s'inscrivent dans le cadre d'une démarche proactive visant à générer des nouvelles ressources pour le financement des activités de coopération technique de l'OMI, tout en améliorant le financement durable du PICT. La stratégie engage les États Membres à dialoguer activement avec leurs organismes d'aide au développement de manière à accorder la priorité aux activités de coopération technique de l'OMI dans le cadre de leurs plans nationaux d'aide au développement.

25 Le Secrétariat continuera de faire appel aux donateurs et à d'autres partenaires de la coopération technique conformément à la stratégie de mobilisation des ressources à long terme et à la résolution A.1167(32) sur les modalités révisées de financement et de partenariat permettant d'assurer l'efficacité et la pérennité du Programme intégré de coopération technique, afin de mettre au point des mécanismes innovants pour mobiliser et obtenir des

ressources supplémentaires qui permettront d'exécuter toutes les activités proposées au titre de chaque programme.

26 Il convient de noter également que la participation aux coûts ou le recours à des accords de partenariat nouveaux ou existants et un appui en nature permettraient de transférer une part des allocations annuelles des ressources du Fonds TC vers d'autres activités du PICT, conformément à la règle 13 des Règles de fonctionnement révisées du Fonds TC.

Tableau 3 - Allocation biennale des ressources du Fonds TC par programme régional et mondial et corrélation avec le montant total des ressources nécessaires pour chaque programme

Programmes	Ressources nécessaires totales (en dollars des États-Unis)	Répartition de l'allocation biennale		Montant à obtenir (en dollars)
		Montant (en dollars)	% de B ⁵	
A	B	C		D
Programmes régionaux				
Afrique	5 001 850	3 099 538	62	1 902 321
États arabes et Méditerranée	2 802 700	673 813	24	2 128 887
Asie	2 935 000	808 575	28	2 126 425
Îles du Pacifique	3 215 000	1 078 100	34	2 136 900
Europe orientale	930 000	269 525	29	660 475
Amérique latine	950 000	808 575	85	141 425
Caraïbes	1 426 000	1 078 100	76	347 900
Total pour les programmes régionaux	17 260 550	7 816 225	45	9 444 324
Programmes mondiaux				
Services consultatifs techniques, y compris réponse immédiate aux incidents de mer	350 000	134 763	39	215 237
Appui aux PEID et aux PMA pour leurs besoins spéciaux en matière de transport maritime	1 555 000	269 525	17	1 285 475
Programme sur les femmes du secteur maritime	1 628 900	673 813	41	955 087
Renforcement des capacités et formation	3 131 220	2 222 234	71	908 986
Soutenir l'action en faveur du climat et de l'air pur dans le secteur du transport maritime	1 370 000	1 199 386	88	170 614
Renforcement de la sûreté maritime	640 000	202 144	32	437 856
Programme d'audit des États Membres de l'OMI	600 000	336 906	56	263 094
Coopération technique et questions émergentes	1 879 000	621 255	33	1 257 745
Total pour les programmes mondiaux	11 154 120	5 660 026	51	5 494 094
Total général	28 414 670	13 476 251	47	14 938 418

⁵ Les pourcentages indiqués dans cette colonne ont été arrondis au nombre entier le plus proche.

Autorisation d'utiliser les ressources non affectées aux programmes

27 Dans les Règles de fonctionnement du Fonds TC, il est reconnu que des situations imprévues ou d'urgence, pour lesquelles aucun crédit n'a été prévu, peuvent se produire. Dans ce contexte, et conformément à la règle 14 des Règles de fonctionnement révisées du Fonds TC et au Règlement financier et règles de gestion financière de l'Organisation, le Secrétaire général doit solliciter l'autorisation préalable du Conseil de prélever des ressources du Fonds TC non allouées aux programmes pour répondre aux besoins en matière de financement. Par ailleurs, comme l'exige la règle 16 des Règles de fonctionnement révisées du Fonds TC, il doit être rendu compte au Comité et au Conseil de toute utilisation des fonds non alloués conformément à cette autorisation, par l'intermédiaire des rapports annuels sur le PICT habituellement établis.

PARTIE 4 – PROGRAMMES CONSTITUTIFS

A. Programmes régionaux : appui au développement maritime

28 Les programmes régionaux suivants feront partie du PICT pour 2024 et 2025 :

- .1 Afrique
- .2 États arabes et Méditerranée
- .3 Asie et îles du Pacifique
 - .1 Asie
 - .2 Îles du Pacifique
- .4 Europe orientale
- .5 Amérique latine et Caraïbes
 - .1 Amérique latine
 - .2 Caraïbes

Afrique

29 Le continent africain se compose de 48 pays en développement riverains de l'océan Atlantique et de l'océan Indien, de la mer Rouge et du golfe d'Aden. Sur les 48 pays de la région, 15 sont enclavés et 37 sont des États Membres de l'OMI, dont 22 sont des PMA et six des PEID. Le littoral africain s'étend sur environ 31 000 km et la région dispose d'un vaste réseau de voies de navigation intérieures, dont le lac Victoria, qui est le deuxième lac d'eau douce du monde en superficie. La région africaine est fortement tributaire du transport des marchandises par mer et des pêcheries, qui constituent les principales activités économiques de la région.

30 Compte tenu du Plan d'action de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans - horizon 2050 (la Stratégie AIM 2050), de la Charte de Lomé sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique, de l'Agenda 2063 de l'Union africaine et du texte révisé de la Charte africaine des transports maritimes, le PICT pour 2024-2025 continuera de contribuer à la réalisation des ODD et de répondre aux besoins spéciaux de l'Afrique par l'intermédiaire du mécanisme des plans-cadres de coopération des Nations Unies

pour le développement durable, qui ont remplacé les anciens plans-cadres des Nations Unies pour l'aide au développement. Les PEID et les PMA du continent africain continueront de bénéficier d'une attention particulière dans le cadre de l'exécution des activités d'assistance technique, parallèlement au programme mondial consacré aux PEID et aux PMA. Par ailleurs, on continuera de recenser les besoins précis des pays en développement avec toute l'attention voulue, notamment en élaborant des politiques nationales de transport maritime pour l'amélioration de la planification économique nationale et en mettant à jour et remplissant les profils maritimes de pays.

31 Pour la période biennale 2024-2025 et dans un avenir prévisible, les programmes pour l'Afrique seront fondamentalement guidés par la stratégie proposée pour la Décennie 2021-2030 pour le renforcement des capacités et alignés sur celle-ci, l'accent étant mis sur l'aide à apporter aux États Membres pour qu'ils adoptent et mettent en œuvre les instruments de l'OMI et qu'ils s'y conforment pleinement; et à réaliser les composantes maritimes du Programme 2030 et de ses ODD, en soutenant des politiques et stratégies maritimes nationales solides, fondées sur l'exploitation du plein potentiel des économies bleue et maritime. Cette approche tiendra également compte d'un certain nombre de résolutions pertinentes de l'Assemblée générale des Nations Unies portant sur une grande variété de questions liées au développement du secteur maritime. À cet égard, les principales résolutions des Nations Unies sont notamment les suivantes : A/Res/70/1 sur le Programme 2030; A/Res/77/177 sur les pays les moins avancés; A/Res/74/217 sur les petits États insulaires en développement; A/Res/71/254 sur le cadre du nouveau partenariat entre l'ONU et l'Union africaine pour le programme d'intégration et de développement de l'Afrique 2017-2027; et A/Res/76/221 sur la coopération Sud-Sud.

32 La mise en œuvre des activités au cours de la prochaine période biennale s'appuiera également sur les résultats de l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit, afin de garantir que l'assistance technique fournie dans la région Afrique réponde effectivement aux conclusions identifiées dans les dossiers IMSAS en ce qui concerne les responsabilités des États du pavillon, des États du port et des États côtiers dans les domaines de la législation, de la mise en œuvre et de l'application des instruments pertinents de l'OMI. À cette fin, près de 40 % du programme est spécifiquement conçu pour améliorer la compréhension des derniers développements concernant la mise en œuvre effective des instruments de l'OMI relatifs à la sécurité maritime, avec des activités nationales et régionales prévues pour la mise en œuvre des instruments par l'État du pavillon, le contrôle par l'État du port, les enquêtes sur les accidents et incidents de mer, la gestion des cargaisons dangereuses et des cargaisons solides en vrac, ainsi que la Convention STCW.

33 Par ailleurs, l'accent sera mis sur l'assistance technique en matière de protection du milieu marin qui sera fournie en coopération avec d'autres institutions compétentes, comme l'Union africaine (UA), le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), l'Initiative mondiale pour l'Afrique occidentale, centrale et australe (GI-WACAF), le projet de grand écosystème marin du golfe de Guinée (GCLME), la Commission de l'océan Indien (COI), l'IPIECA, le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), le Mémoire d'entente pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur le contrôle des navires par l'État du port (Mémoire d'Abuja) et l'Union européenne (UE). Les objectifs immédiats intégreront la mise en œuvre des plans d'action nationaux (PAN) pour se concentrer sur les réformes juridiques et politiques. La formation nationale et régionale visera à améliorer la compréhension et la connaissance de la stratégie 2023 de l'OMI concernant les GES, ainsi que la gestion de l'encrassement biologique, la gestion et le contrôle des eaux de ballast, et la ratification et la mise en œuvre effective de MARPOL. Le soutien de l'OMI à l'OMI/IPIECA GI WACAF vise à accroître la ratification de la Convention OPRC.

34 Au cours de la prochaine période biennale, la région Afrique prévoit également de mettre l'accent sur la facilitation du trafic maritime international dans le cadre de la facilitation des échanges. Le projet de guichet unique pour la facilitation du commerce (SWiFT), notamment la mise en œuvre du guichet unique maritime (MSW), est important pour la période biennale car, à partir du 1^{er} janvier 2024, les ports du monde entier devront obligatoirement exploiter des MSW pour l'échange électronique des informations nécessaires à l'arrivée des navires dans un port, à leur séjour et à leur départ. Les problèmes causés au trafic maritime international par les passagers clandestins, les migrants et les réfugiés secourus en mer continueront d'être abordés; et la région bénéficiera également d'activités liées à la nouvelle priorité thématique convenue par le FAL 47 au début de cette année, concernant la prévention et la suppression de la contrebande d'espèces sauvages sur les navires effectuant des voyages internationaux.

35 Le programme poursuivra ses efforts pour renforcer la capacité des administrations maritimes en Afrique à répondre aux questions émergentes et à s'engager dans l'échange et l'enrichissement mutuel des idées dans le secteur maritime, notamment grâce au soutien apporté à la conférence de l'Association des administrations maritimes africaines.

36 La mise en œuvre de tous les aspects du programme régional pour l'Afrique s'appuie sur les bureaux de présence régionale en Côte d'Ivoire, au Ghana et au Kenya, qui continueront d'être renforcés pour soutenir la mise en œuvre d'initiatives nationales et régionales.

États arabes et Méditerranée

37 La région des États arabes et de la Méditerranée comprend 22 pays, qui sont tous des États Membres de l'OMI. Sur le plan géographique, ces pays se situent en Afrique du Nord et en Asie occidentale, bordent la mer d'Arabie, la mer Méditerranée, la mer Rouge, la mer Noire et la mer Morte ainsi que le golfe d'Aden, le golfe d'Oman et le golfe Persique, et surplombent les détroits de Bab al-Mandeb, d'Ormuz et de Gibraltar, ce qui inclut le canal de Suez. Un État Membre de l'OMI de la région est considéré comme un PEID et trois comme des PMA, tandis que neuf pays ont un niveau de revenu économique élevé et que les autres sont classés comme pays en développement.

38 En raison de son vaste littoral sur l'océan Atlantique, la mer Méditerranée, le golfe Persique, la mer Rouge, le golfe d'Aden et la mer d'Arabie, la région a d'importants intérêts dans les transports maritimes, les pêcheries et le tourisme. Elle se caractérise aussi par un certain nombre de golfes, de chenaux, de détroits et d'îles et, en raison de sa position stratégique, est considérée comme l'une des voies de navigation internationales les plus fréquentées et les plus vitales du monde. Plus de 12 % du volume du commerce mondial transite par le canal de Suez. En raison de ses intérêts dans l'exportation d'hydrocarbures, de gaz naturel et de produits chimiques et du fort trafic de navires-citernes qui en résulte, ainsi que de son secteur des croisières, en particulier dans les pays riverains de la mer Méditerranée, la région se soucie également de la protection du milieu marin.

39 Un quart du programme pour 2024 et 2025 offrira donc une assistance technique relative à la protection du milieu marin, en coopération avec les institutions régionales concernées, y compris, mais sans s'y limiter, le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) et l'Organisation régionale pour la conservation de l'environnement de la mer Rouge et du golfe d'Aden (PERSGA).

40 En tenant compte des conclusions des audits IMSAS et des plans de mesures correctives proposés, le programme visera également à fournir une assistance technique et

un soutien aux États Membres dans leurs efforts de mise en œuvre de leurs plans respectifs, environ 40 % du programme étant consacrés aux capacités humaines et institutionnelles pour le respect effectif des instruments relevant du Comité de la sécurité maritime. Les conclusions communes à l'ensemble de la région concernaient le Code III, les enquêtes sur les accidents de mer, la sécurité des gens de mer et la gestion des cargaisons dangereuses et des cargaisons solides en vrac. Le reste du programme continuera à renforcer la capacité juridique et la politique maritime dans la région, ainsi qu'à améliorer la facilitation du trafic maritime international en menant des activités sur l'échange électronique de données et les initiatives de guichet unique maritime. Ces activités seront mises en œuvre en coopération avec les institutions maritimes régionales concernées.

41 À la suite de la décision du Comité de la coopération technique, lors de sa soixante-douzième session, d'approuver la création d'un nouveau bureau de présence régionale en Égypte pour les États arabes de la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord (MENA), et de l'approbation ultérieure par le Conseil lors de sa cent huitième session, le programme fournira également les fonds nécessaires à la création du nouveau bureau de présence régionale de l'OMI à Alexandrie, en Égypte.

Asie et îles du Pacifique

Asie

42 L'Asie est, de loin, le plus grand continent du monde et aussi le plus peuplé. Elle joue un rôle primordial dans les transports maritimes internationaux, sous tous leurs aspects, y compris la construction de navires, l'offre de gens de mer, la gestion des navires de commerce et leur exploitation, le recyclage de navires et les opérations portuaires et les activités de pêche. Malgré le rôle prépondérant de la sous-région dans les activités maritimes industrielles et la présence de 22 États Membres de l'OMI et de deux Membres associés dans la région, cinq de ces Membres de l'OMI sont classés parmi les PMA. En outre, trois des 22 États Membres sont des PEID. Si la plupart des pays asiatiques sont des nations maritimes, quatre d'entre eux sont enclavés.

43 Le programme régional pour l'Asie pour la période biennale 2024-2025 a été établi compte tenu des besoins des États Membres de la région, des conclusions de l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit, des résultats des projets financés par des donateurs, de la mise en œuvre des ODD pertinents, ainsi que des conclusions des réunions organisées à l'échelle régionale, telles que celle du Forum des responsables des agences de sécurité maritime de l'Asie et du Pacifique (APHoMSA) et du Groupe de travail sur les transports maritimes de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN). En outre, le programme tient compte des priorités thématiques définies par les comités de l'OMI et met l'accent sur le renforcement des capacités des administrations maritimes en proposant diverses activités de renforcement des capacités dans les domaines pertinents de la sécurité maritime, de la protection du milieu marin, de la facilitation du trafic maritime et de la législation maritime.

44 En réponse aux résultats et aux recommandations des réunions et des forums susmentionnés, ainsi qu'aux efforts de renforcement des capacités en cours, et compte tenu de l'assistance technique aux États Membres proposée par divers organes de l'OMI, une part égale du programme proposé est allouée à la mise en œuvre des priorités thématiques convenues par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) et le Comité de la sécurité maritime (MSC), soit environ 40 % chacun. L'accent est mis principalement sur toutes les Annexes de MARPOL, la Stratégie de l'OMI concernant les GES, le recyclage des navires, la préparation et l'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures, les enquêtes sur les accidents de mer et la mise en œuvre des instruments par l'État du pavillon, avec un accent

particulier sur la supervision des organismes reconnus pour aider les États Membres à s'acquitter de leurs droits, devoirs et responsabilités en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers. Le reste du programme se concentre sur le renforcement de la capacité juridique et de la politique maritime dans la région Asie, ainsi que sur les priorités en matière de facilitation, y compris la nouvelle priorité thématique visant à prévenir la contrebande d'espèces sauvages, comme convenu par le FAL 47 au début de cette année.

45 Par ailleurs, les activités prévues dans le cadre du programme de présence régionale de l'OMI se poursuivront aux Philippines afin de renforcer les capacités de l'Organisation en matière de sensibilisation en Asie de l'Est.

46 Le Secrétariat continuera de mobiliser des ressources dans le cadre de partenariats conclus avec plusieurs donateurs réguliers des États Membres de l'OMI, qui apportent à la fois un soutien financier et un appui en nature, dans des domaines d'intérêt particuliers. À cet égard, la collaboration avec l'Initiative mondiale pour la Chine et l'Asie du Sud-Est et l'IPIECA se poursuivra en vue d'appuyer les actions conjointes visant à réduire les risques de déversement d'hydrocarbures dans la région.

47 Il convient de noter que les demandes d'assistance technique des États Membres de la région ont été dûment prises en considération au cours de la phase de planification. Les activités qui ne sont pas incluses dans le programme proposé actuel en raison de ressources limitées seront prises en compte à un stade ultérieur lorsque cela sera possible.

Îles du Pacifique

48 La mer est l'élément géographique prédominant de la région du Pacifique. Une grande partie du commerce international s'effectue par voie maritime, la majeure partie des produits atteignant les marchés régionaux et nationaux par ce moyen. Les PEID du Pacifique sont parmi les premiers et les plus gravement touchés par l'élévation du niveau de la mer attribuée au changement climatique. En outre, l'augmentation des déchets marins, en particulier des plastiques et des microplastiques, dans l'écosystème marin est de plus en plus préoccupante.

49 La région des îles du Pacifique comprend 14 États Membres de l'OMI. Parmi eux, 12 sont considérés comme des PEID et trois comme des PMA. En outre, deux PEID de la région ne sont pas membres de l'OMI mais bénéficient du PICT puisqu'ils sont Parties à diverses conventions de l'OMI.

50 Grâce à la collaboration et à l'assistance de la Communauté du Pacifique (CPS) et du Programme régional océanien de l'environnement (PROE), les partenaires régionaux de l'OMI, les pays de la région continueront à recevoir un soutien dans le cadre de la coopération technique de l'OMI. Ce soutien vise à appuyer un système de transport maritime durable et à s'engager dans les ODD pertinents, tout en incorporant une stratégie unique essentielle pour le Pacifique bleu, qui est une nouvelle approche qui intégrera toutes les stratégies régionales et mondiales essentielles (voir le document TC 73/7/2).

51 Le programme du Pacifique pour la période biennale 2024 et 2025 a été préparé en tenant compte des résultats et des recommandations des réunions régionales telles que la cinquième réunion régionale des ministres de l'énergie et des transports du Pacifique (PRETMM) et les réunions du Forum APHoMSA, les rapports récapitulatifs des synthèses d'audit et les contributions des partenaires régionaux de mise en œuvre. Près de la moitié du programme est consacrée aux priorités de coopération technique du MSC, en mettant l'accent sur l'application des instruments par l'État du pavillon et plus particulièrement sur la supervision des organismes reconnus, les activités d'enquête sur les accidents de mer,

la gestion des cargaisons dangereuses et des cargaisons solides en vrac, et la sécurité des navires à passagers nationaux. La sécurité des navires à passagers continuera d'être une question prioritaire pour la région au cours de la période biennale 2024-2025, s'inscrivant dans le cadre des efforts visant à mettre en œuvre le Programme 2030. Environ un tiers du programme portera sur les priorités de coopération technique convenues par le MEPC, en se concentrant principalement sur les Annexes de MARPOL et plus particulièrement sur la stratégie de l'OMI concernant les GES. Le reste du programme continuera à renforcer la capacité juridique et la politique maritime dans la région du Pacifique, ainsi qu'à améliorer la facilitation du trafic maritime international dans le contexte de la facilitation des échanges.

52 En outre, une allocation pertinente est prévue pour poursuivre la mise en place du bureau de présence régionale pour les îles du Pacifique, à Fidji, qui devrait être opérationnel en 2024.

53 Des activités communes aux deux programmes (Asie et îles du Pacifique) seront mises en place pour appuyer l'ODD 5 relatif à l'égalité des sexes, encourageant la participation des femmes aux manifestations organisées sur le plan national et/ou régional. En outre, la promotion de l'ODD 17 permettra d'œuvrer activement en faveur de l'établissement d'un partenariat mondial renforcé, qui réunisse les gouvernements, la société civile, le secteur privé, le système des Nations Unies et d'autres parties prenantes et mobilise les ressources disponibles, partenariat qui sera renforcé au moyen d'ateliers d'échange des connaissances.

Europe orientale (anciennement Asie occidentale et Europe orientale)

54 La région de l'Europe orientale est bordée par la mer Adriatique, la mer Baltique, la mer Noire, la mer Caspienne, la mer Méditerranée et l'océan Arctique. Les 25 États Membres concernés par le programme régional disposent de réseaux de transport maritime bien établis et d'une longue tradition d'enseignement maritime de haute qualité dispensé par des institutions maritimes bien établies. Aucun État Membre de l'OMI ne figure dans cette région parmi les PEID ou les PMA.

55 La plupart des États Membres de la région sont Parties à tous les instruments obligatoires de l'OMI, lesquels constituent un cadre juridique solide créant des conditions équitables pour le système de transport maritime, ce qui garantit la sécurité de l'approvisionnement en énergie, en denrées alimentaires et en marchandises, tout en reliant l'infrastructure portuaire régionale au reste du monde pour faciliter le commerce par voie maritime.

56 Le programme régional continuera de dispenser la formation nécessaire aux administrateurs, spécialistes maritimes et au personnel concerné du secteur maritime, ce qui permettra d'assurer un contrôle efficace du système de transport maritime et de réduire au minimum le risque d'accidents de mer, en particulier ceux qui sont causés par des navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

57 Le plan pour la période biennale 2024-2025 est de s'appuyer sur les réalisations des programmes des périodes biennales précédentes en mettant l'accent sur l'élaboration de plans de partenariat nationaux dans la mesure du possible. L'accent est mis sur la réalisation des priorités thématiques du MSC, notamment en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents de mer et le contrôle par l'État du port, afin d'améliorer l'harmonisation de la mise en œuvre par l'État du pavillon et des activités de contrôle par l'État du port dans la zone de la mer Caspienne, en tenant compte de la stratégie de la décennie 2021-2030 pour le renforcement des capacités. Une assistance technique a également été prévue pour renforcer les capacités régionales en matière de recherche et de sauvetage, de sécurité de la navigation et de mesures liées à la sécurité des navires de pêche. Une assistance technique sur mesure

sera également apportée pour aider les États Membres à mettre en œuvre les plans de mesures correctives découlant du Programme d'audit des États Membres de l'OMI; on exploitera pleinement l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit à cette fin.

58 La mise en œuvre des priorités thématiques convenues par le MEPC est la deuxième priorité de la période biennale, en particulier la préparation et la réponse aux déversements d'hydrocarbures en mer, ainsi que les activités liées aux mesures en cours concernant les GES, la gestion des eaux de ballast et le Protocole de Londres sur l'immersion des déchets et d'autres matières.

59 Un autre objectif du programme régional sera de soutenir la formulation de plans d'action qui identifient des priorités spécifiques, des calendriers et des séquences de mise en œuvre adaptés au domaine maritime de chaque État Membre intéressé de la région. Cette initiative devrait permettre de recenser les besoins en matière de législation, d'infrastructure, de formation et d'équipement, et d'inscrire des mesures appropriées dans les plans de partenariat nationaux élaborés avec l'OMI.

Amérique latine et Caraïbes

Amérique latine

60 La région de l'Amérique latine se compose de 19 pays en développement (dont deux sans littoral et deux États insulaires) et dispose d'un vaste littoral sur l'océan Pacifique à l'ouest et l'océan Atlantique et la mer des Caraïbes à l'est. Les 19 pays de la région sont des États Membres de l'OMI et deux d'entre eux sont considérés comme des PEID. La région ne compte aucun PMA.

61 La région a d'importants intérêts commerciaux dans la marine marchande et la pêche, qui incluent la navigation en mer, sur les fleuves et sur les lacs. Le secteur du transport maritime en Amérique latine présente des caractéristiques particulières, notamment le fait que les entreprises de ce secteur sont pour la plupart privées, qu'elles disposent de petites flottes, qu'elles couvrent des distances relativement courtes et qu'elles sont diversifiées dans leur spécialisation. En raison du vaste littoral de la région, du trafic important de navires-citernes qui y circulent et de ses intérêts considérables dans les exportations d'hydrocarbures et de produits chimiques, et compte tenu également de l'expansion du secteur des croisières dans les pays riverains de la mer des Caraïbes, les pays d'Amérique latine abordent les questions relatives à la protection du milieu marin au moyen de stratégies régionales.

62 La région de l'Amérique latine compte quelque 35 centres de formation maritime. Tous les États Membres sont Parties à la Convention STCW de 1978, telle que modifiée, et fournissent la plupart des gens de mer de la flotte régionale, ainsi que le personnel des flottes des autres régions. Ils proposent également d'autres cours sur les opérations maritimes/portuaires, la gestion des zones côtières, la législation maritime, etc.

63 Depuis le début des années 1980, l'OMI collabore étroitement avec les deux réseaux maritimes latino-américains connus sous le nom de : a) Réseau opérationnel de coopération régionale des autorités maritimes des Amériques (ROCRAM); et b) Réseau opérationnel de coopération régionale des autorités maritimes de l'Amérique centrale et de la République dominicaine (ROCRAM-CA). Depuis février 2022, l'interaction avec ces réseaux est facilitée par les représentants permanents auprès de l'OMI basés à Londres. Cette approche s'est traduite par une supervision accrue et la nomination d'un personnel compétent chargé de mettre en œuvre des programmes thématiques à moyen terme.

64 Cette collaboration a englobé tous les domaines de compétence de l'OMI. Il s'agit notamment de travailler en étroite collaboration avec l'Accord de Viña del Mar sur le contrôle par l'État du port afin de garantir la mise en œuvre effective des normes de l'OMI relatives à la sécurité maritime, à la formation dans le domaine de la mer et de la pêche, à la protection du milieu marin et à la législation maritime.

65 L'assistance de l'OMI à l'Amérique latine est guidée par les stratégies maritimes existantes et futures de la région, et l'Organisation continuera à se concentrer sur le soutien de leur mise en œuvre. Dans ce contexte, et conformément aux politiques de décentralisation adoptées par le TCC de l'OMI, le soutien de l'OMI se manifeste principalement par les programmes thématiques mis en œuvre depuis 2021.

66 Bien que les pays d'Amérique latine disposent d'administrations maritimes bien établies, le degré d'expertise administrative, juridique et technique requis pour assumer les responsabilités de l'État du pavillon, de l'État du port et de l'État côtier varie d'un pays à l'autre, en fonction de leur développement maritime et économique respectif. Par conséquent, les pays les plus avancés de la région ont constamment étendu leur soutien à d'autres pays afin de renforcer leurs capacités humaines et institutionnelles aux fins de l'efficacité de l'administration maritime. Dans ce contexte, il est essentiel de souligner les efforts de collaboration entrepris par l'OMI et l'UMM, avec le soutien inestimable de l'Argentine par l'intermédiaire de la Prefectura Naval Argentina.

67 Le programme régional latino-américain pour la période biennale 2024-2025 intègre les résultats et les délibérations de la réunion menée à Londres avec les représentants permanents latino-américains auprès de l'OMI en février 2022, ainsi que l'atelier régional pour les administrateurs maritimes principaux des pays du ROCRAM-CA qui s'est tenu à El Salvador en juin 2023. Les résultats obtenus dans les deux cas sont conformes à ceux de l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit. Tous les résultats ont été soigneusement pris en compte dans l'élaboration des objectifs et des initiatives du programme, garantissant ainsi une approche cohérente et stratégique pour relever les défis et saisir les opportunités maritimes dans la région au cours de la prochaine période biennale.

68 À ce titre, la priorité pour la période biennale 2024/25 est de continuer à faire progresser les programmes thématiques de sécurité maritime qui ont été lancés en 2021 concernant la recherche et le sauvetage, le Code ISM, la Convention FAL et la Convention STCW (TC 71/3(b), paragraphe 62). Le programme s'efforcera également de formuler un programme thématique comprenant une phase virtuelle, une formation en cours d'emploi et des échanges d'inspecteurs entre les différents États Membres. Grâce à cette approche globale, les participants des autorités maritimes acquerront les qualifications essentielles en théorie et en applications pratiques pour améliorer leur expertise et leur compétence, ce qui leur permettra de s'acquitter efficacement de leurs responsabilités et de leurs devoirs sur le terrain.

69 La période biennale 2024/25 sera également axée sur les nouveaux programmes thématiques qui ont été lancés en 2022 pour répondre aux priorités du milieu marin, à savoir la stratégie concernant les GES, la Convention OPRC, la pollution biologique (encrassement biologique) et la Convention et le Protocole de Londres. L'horizon pour l'achèvement des priorités en matière de milieu marin est 2025.

70 Les programmes thématiques continueront à progresser sur la base d'un cycle de planification et de mise en œuvre échelonné, en s'appuyant sur les résultats fructueux déjà

obtenus par les autorités maritimes. La mise en œuvre de chaque programme thématique comporte trois phases distinctes :

- Phase I : Établissement de programmes thématiques;
- Phase II : supervision et contrôle des activités de coopération technique, suivi; et
- Phase III : Approche stratégique pour la ratification des instruments de l'OMI et de leurs amendements.

71 Ces trois phases offrent un cadre logique d'identification des besoins sur la base d'analyses et de contributions pertinentes, de mise en œuvre d'initiatives de renforcement des capacités, de suivi et d'évaluation pour déterminer si les résultats escomptés ont été atteints et, enfin, de ratification ou de mise en œuvre effective des instruments respectifs de l'OMI.

Caraïbes

72 La région des Caraïbes se compose de 14 États et de 16 pays, territoires et/ou départements d'outre-mer situés dans le bassin des Caraïbes ou bordant l'océan Atlantique. Tous les États des Caraïbes sont Membres de l'OMI et classés comme PEID, un d'entre eux étant aussi classé parmi les PMA. À l'exception de trois pays, tous les États et territoires des Caraïbes sont des îles ou des archipels. Par sa nature même, la région dépend donc dans une très large mesure du secteur maritime pour le transport des personnes et des marchandises, pour la pêche et pour le tourisme, qui sont désormais les principales activités économiques de la région.

73 La région des Caraïbes est une zone spéciale à protéger contre les rejets de toutes les ordures produites par les navires, en vertu de la résolution MEPC.191(60), adoptée par le Comité de la protection du milieu marin à sa soixantième session, tenue en mars 2010.

74 Un pourcentage important de la navigation autochtone dans la région est constitué de navires auxquels de nombreux instruments de l'OMI ne s'appliquent pas pleinement et qui nécessitent une attention particulière pour leur sécurité et la protection du milieu marin.

75 Le soutien à la région est assuré par le bureau du coordonnateur régional pour les Caraïbes, le Centre d'activités régional/Centre régional d'activités de formation et de renseignements en cas de situation critique due à la pollution marine pour les Caraïbes (RAC/REMPEITC-Caribe) et le Centre de coopération en matière de technologie maritime (MTCC) Caraïbes, qui facilitent le renforcement de la capacité d'information de l'Organisation dans la région sur les questions maritimes.

76 Dans l'ensemble, les 14 États des Caraïbes sont parties à 80 % des instruments de l'OMI. L'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit a révélé que la mise en œuvre est d'environ 24 % de ces instruments, et plus spécifiquement, les instruments obligatoires affichent des taux de ratification et de mise en œuvre d'environ 89 % et 58 %, respectivement. Ces taux sont principalement dus à la proximité géographique, à la petite taille des populations, aux ressources humaines et fiscales limitées et aux économies d'échelle, qui sont en concurrence pour un grand nombre des mêmes marchés extérieurs et qui dépendent de financements similaires de la part des donateurs pour les projets d'infrastructure. Tous ces facteurs se combinent pour créer des défis qui requièrent des approches ciblées au niveau régional.

Programme Carib-SMART

77 À l'invitation de la région, l'OMI a mis en œuvre la phase préparatoire du projet Carib-SMART, qui s'est achevée en mars 2023. Ce projet visait à créer et à mettre en œuvre un système de transport maritime durable dans la région des Caraïbes. Ce système est destiné à soutenir un transport maritime sûr, sécurisé et respectueux de l'environnement, ainsi que le cheminement de la région vers le développement d'un système de transport maritime durable, qui se reconstruit mieux après la pandémie de COVID-19. Le projet de la phase préparatoire a facilité le développement d'un programme d'assistance technique Carib-SMART, qui servira de véhicule pour la mise en place du système Carib-SMART dans la région au cours de la période biennale 2024/25.

78 Des activités fondées sur des projets, dans le cadre d'un projet de coopération technique, ont été identifiées pour répondre aux principales lacunes et aux besoins émanant de la phase préparatoire du projet, qui font partie du programme d'assistance technique à plus long terme de Carib-SMART.

Réunion régionale des directeur/responsables des administrations maritimes

79 Reconnaissant la nécessité d'aborder le développement maritime de manière plus formelle et dans le cadre d'une approche régionale, la région, avec le soutien de l'OMI, a transformé le format de traitement des questions maritimes, passant d'un atelier pour les hauts administrateurs maritimes à une réunion régionale des directeurs et chefs des administrations maritimes (DIHMAR). La DIHMAR a adopté un ensemble de règles de procédure pour la conduite de ses réunions et continuera à relever les défis liés à la mise en œuvre des instruments de l'OMI et à soutenir pleinement les travaux de l'Association des femmes du secteur maritime des Caraïbes (WiMAC).

Programme pour les Caraïbes 2024/2025

80 Afin de renforcer les administrations maritimes nationales, d'élaborer et d'actualiser la législation maritime nationale, de renforcer les capacités au niveau régional par le biais de partenariats et de contribuer à la mise en œuvre des ODD, le programme proposé pour les Caraïbes envisage la réalisation d'activités liées à la Convention STCW, à la Convention FAL, au Code ISM, à la sécurité de la navigation autochtone dans la région, aux résultats des réunions DIHMAR organisées au Suriname en 2022 et à Antigua-et-Barbuda en 2023, dans le cadre de programmes thématiques à long terme.

81 Le programme régional tient aussi compte du fait que la région des Caraïbes représente 50 % des PEID du monde. Il s'agira donc essentiellement d'adapter les activités du PICT aux caractéristiques singulières de ces pays, en coordination avec le programme mondial pour les PEID et les PMA.

82 Pour la période biennale 2024/2025, l'Organisation se concentrera sur certaines activités d'assistance technique supplémentaires :

- .1 le programme d'assistance technique Carib-SMART;
- .2 une conférence régionale sur le transport maritime vert et un colloque de haut niveau pour les ministres responsables du transport maritime, axés sur les questions législatives et l'adaptabilité au changement climatique;
- .3 des évaluations des besoins au niveau national en les complétant par un atelier sous-régional axé sur les enquêtes sur les accidents;

- .4 le renforcement des capacités en matière de sûreté maritime; et
- .5 les activités nationales, sous-régionales et régionales liées à la protection du milieu marin.

B. Programmes mondiaux : appui au développement maritime

83 Les traités et instruments internationaux de l'OMI sont des outils essentiels pour faire en sorte que nos mers et nos océans soient un environnement sûr, sans danger et non pollué. Par définition, les mers ne connaissent pas de frontières; aussi, pour trouver une solution à l'échelle mondiale, est-il nécessaire d'adopter une perspective globale et harmonisée, à laquelle tous les pays du monde devraient contribuer et adhérer, avec toutes les responsabilités qu'entraîne un tel engagement. C'est le seul moyen de réduire les pertes en vies humaines en mer et d'atténuer les dommages causés à l'écosystème marin.

84 Le PICT repose sur une approche régionale fondée sur le fait que l'infrastructure géographique et socio-économique d'une région donnée détermine l'ampleur et le type des activités dont tireront directement parti les pays de cette région, qu'il s'agisse d'États du pavillon, d'États du port ou d'États côtiers.

85 Nonobstant le cadre régional qui sert à concevoir en partie et à exécuter le PICT, l'expérience passée montre que les programmes mondiaux, lorsqu'ils sont planifiés conjointement avec les programmes régionaux, constituent un autre moyen pour l'Organisation de renforcer sa capacité à répondre aux besoins identifiés, à relever les nouveaux défis et à traiter les nouvelles questions comme la mise en œuvre du Programme 2030.

86 Compte tenu de ce qui précède, il est préférable d'aborder certains problèmes sous un angle mondial. Huit programmes ont été identifiés pour le PICT 2024 et 2025, comme suit :

- .1 **Services consultatifs techniques, y compris réponse immédiate aux incidents de mer**, afin de garantir un mécanisme de financement souple permettant une réponse immédiate, non seulement aux demandes d'urgence typiques en cas de pollution des mer et d'incidents de sécurité maritime, mais aussi à d'autres demandes pressantes des gouvernements essentielles à la mise en œuvre des normes maritimes mondiales;
- .2 **Appui aux PEID et aux PMA pour leurs besoins en matière de transport maritime** : fournir un cadre stratégique global et une analyse pour la poursuite du soutien spécifique aux PEID et aux PMA, à l'appui des divers autres programmes et projets de coopération technique de l'OMI qui fournissent une assistance aux PEID et aux PMA. Le programme continuera également à soutenir la mise en œuvre d'activités d'assistance technique nationales et régionales pour les PEID et les PMA afin de promouvoir les avantages de l'économie bleue durable et de veiller à ce que les questions maritimes mondiales restent une priorité élevée dans les agendas des gouvernements des PEID et des PMA. Il s'agira notamment de faciliter la participation des PEID et des PMA aux forums maritimes stratégiques internationaux et régionaux afin de renforcer la coopération et l'échange des connaissances sur les dernières évolutions du secteur. En tant qu'approche combinée, l'objectif est de favoriser la mise en œuvre de la voie SAMOA pour les PEID et du programme d'action de Doha pour les PMA en tant que schéma directeur pour contribuer au Programme 2030;

- .3 **Programme sur les femmes du secteur maritime** pour soutenir l'autonomisation des femmes en tant que ressource clé pour le secteur maritime des pays en développement, conformément à l'ODD 5 "Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles". La prise en compte des questions de genre est renforcée par l'intermédiaire du réseau d'associations régionales des femmes du secteur maritime, qui, conjointement avec leurs sections nationales, offrent un tremplin pour la formation régionale, donnent accès à une formation spécialisée, favorisent l'autonomie économique et accroissent les perspectives d'emploi des femmes à des fonctions de prise de décisions dans les secteurs portuaire et maritime. Ce programme appuie également l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes en octroyant des bourses à des femmes et en facilitant leur accès à des formations techniques de haut niveau dans le secteur maritime des pays en développement;
- .4 **Renforcement des capacités et formation**, pour renforcer les capacités maritimes nationales et régionales en développant les ressources humaines, par exemple en accordant des bourses d'étude dans les établissements internationaux de formation maritime créés par l'OMI et d'autres établissements de formation maritime dans le monde, en appuyant les activités de l'UMM et de l'IMLI, en organisant des programmes de formation courte et des cours d'apprentissage en ligne, et en répondant aux demandes d'assistance spécifiquement liées à la formulation de politiques nationales de transport maritime;
- .5 **Soutenir l'action pour le climat et la navigation dans un air pur**, anciennement connue sous le nom de réduction des émissions dans l'atmosphère provenant des navires et dans les ports, afin d'aider les États Membres à mettre en œuvre efficacement l'Annexe VI de MARPOL, la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, la mise en œuvre cohérente d'IMO 2020 et des zones de contrôle des émissions de SO_x. À cet égard, le programme fournira des activités de formation et de renforcement des capacités pour promouvoir le rendement énergétique des navires; aider les États Membres à mettre en œuvre efficacement l'Annexe VI de MARPOL; promouvoir le suivi des résultats des évaluations des incidences des mesures envisageables; et promouvoir une meilleure compréhension du système de collecte de données de l'OMI sur la consommation de combustible des navires. Cela s'inscrit dans le contexte de la règle 29 relative à la promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires;
- .6 **Renforcement de la sûreté maritime**, pour appuyer l'action menée par les gouvernements et le secteur en vue de renforcer la sûreté au sein du secteur des transports maritimes internationaux;
- .7 **Programme d'audit des États Membres de l'OMI (IMSAS)** pour maintenir un nombre suffisant d'auditeurs formés pour effectuer les audits IMSAS, ainsi que pour aider les États Membres à se préparer à l'audit et à mettre en œuvre les recommandations du plan de mesures correctives consécutif à l'achèvement de l'audit. Cet objectif est atteint grâce à une approche combinée de cours de formation régionaux pour les auditeurs, d'ateliers

régionaux et nationaux pour les États Membres, de la participation d'"auditeurs observateurs" aux audits d'autres États Membres, et du développement et de la mise à jour continus du cours de formation en ligne pour les auditeurs, qui s'est achevé en 2023; et

.8 **La coopération technique de proximité et les questions émergentes**, anciennement connue sous le nom de programme de développement maritime, ont trois objectifs principaux :

- .1 Ce programme est axé sur la promotion des avantages du développement maritime et de l'économie bleue durable, et l'importance que revêtent l'adoption, la mise en œuvre et le respect des dispositions des instruments de l'OMI, afin de réaliser les composantes maritimes du Programme de développement durable à l'horizon 2030, et afin de garantir que les questions maritimes mondiales restent en haut de la liste des priorités dans les programmes gouvernementaux pour l'avenir. Il s'agit notamment de la participation de l'OMI et de son engagement auprès de l'ensemble du système des Nations unies, et d'autres parties prenantes, pour défendre et sensibiliser aux questions maritimes stratégiques, ainsi que pour soutenir la mise en œuvre au niveau mondial des priorités thématiques de coopération technique convenues par les organes de l'OMI concernant la sécurité maritime, la pollution du milieu marin, la facilitation des échanges et la capacité juridique, ainsi que la politique maritime.
- .2 Deuxièmement, le programme vise à renforcer et à favoriser les accords de partenariat en matière de coopération technique entre l'OMI, les pays en développement, les pays partenaires, les organisations et le secteur, afin de suivre en permanence les besoins réels des États Membres et d'améliorer les possibilités de mobilisation des ressources pour soutenir le programme de coopération technique de l'OMI.
- .3 Enfin, le programme vise à soutenir la mise en œuvre des quatre axes de travail dans le cadre de la stratégie de la Décennie du renforcement des capacités 2021-2030, y compris l'amélioration de la qualité et de la coordination de la planification, de l'établissement de rapports et de la mise en œuvre de la coopération technique.

87 Un autre programme mondial à l'appui de la mise en œuvre du Protocole de Londres relève du cadre général du PICT. Le financement nécessaire à l'exécution de ce programme ne figure toutefois pas dans le tableau 3, car il est assuré par le Fonds d'affectation spéciale LC/LP.

APPENDICES

- 1 Programmes régionaux pour 2024 et 2025 : appui au développement maritime**
- 2 Programmes mondiaux pour 2024 et 2025 : appui au développement maritime**
- 3 Glossaire**

APPENDICE 1

PROGRAMMES RÉGIONAUX POUR 2024 ET 2025

			Activités par région				
Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
MSC 1 - Favoriser l'application efficace et le contrôle du respect des conventions et des autres instruments obligatoires, l'accent étant mis sur la Convention SOLAS de 1974, la Convention SAR de 1979 et la Convention STCW de 1978 et sur le Code ISM, en particulier en offrant une assistance et une formation aux pays en développement pour qu'ils mettent en œuvre et contrôlent efficacement le respect de ces instruments et en traitant les questions liées à l'élément humain et à la mise en œuvre des dispositions y relatives.							
Promouvoir la ratification de la Convention SAR et renforcer l'efficacité de sa mise en œuvre Renforcer la coopération régionale dans le domaine de la recherche et du sauvetage maritimes et aéronautiques pour améliorer les approches concertées et les procédures harmonisées	Nombre accru de ratifications de la Convention SAR et contrôle efficace de son application, procédures SAR et mise en place de services SAR maritimes et aéronautiques efficaces Mise en œuvre des dispositions des résolutions de la Conférence de Florence sur la recherche et le sauvetage et le SMDSM	Cours de formation en matière de SAR, séminaires régionaux, ateliers et réunions en collaboration avec l'OACI, le cas échéant Évaluations des besoins liés à la recherche et au sauvetage et au SMDSM Appui national à la mise en place de services SAR	Un atelier régional sur la gestion et l'organisation de la recherche et du sauvetage (Manuel IAMSAR, Vol. I) (Afrique de l'Ouest et du Centre-anglophone) (Fonds TC) Une évaluation nationale des ressources et des capacités de recherche et de sauvetage (SAR)	Un séminaire régional sur la recherche et le sauvetage, en collaboration avec l'OACI, le cas échéant (Fonds TC)	<u>Îles du Pacifique</u> Un atelier régional sur la recherche et le sauvetage (Financé en partie par le Fonds TC)	Deux ateliers régionaux (1 x Fonds TC)	<u>Amérique latine</u> Quatre cours de formation nationaux pour les coordonnateurs SAR ⁶ (Fonds TC) <u>Caraïbes</u> Un cours de formation sous-régional sur la mise en œuvre du SMDSM (Fonds TC)

⁶ Cette activité fait suite à un programme thématique à long terme sur la recherche et le sauvetage déjà lancé dans la région de l'Amérique latine.

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
	Augmentation du nombre de personnes formées à la recherche et au sauvetage Amélioration des capacités et des services SAR, y compris la diffusion de renseignements SAR par le biais de services mobiles par satellite agréés Examen et mise à jour des informations contenues dans le Plan SAR mondial		et une formation nationale sur la gestion et l'organisation de la recherche et du sauvetage (Manuel IAMSAR, Vol. I). Deux formations nationales pour le personnel chargé de mettre en place les ressources et d'activer le MRCC (Fonds TC)				Un cours de formation sous-régional sur l'organisation de la recherche et du sauvetage, suivi d'une réunion régionale (Fonds TC)
Renforcer l'efficacité de l'application de la Convention STCW	Mise en œuvre efficace de la Convention STCW par les administrations maritimes et les établissements	Évaluations des besoins et ateliers nationaux de sensibilisation à la mise en œuvre effective	Huit missions d'évaluation des besoins à domicile (quatre pays anglophones;	Deux ateliers régionaux de sensibilisation à la mise en œuvre effective de la Convention STCW			<u>Amérique latine</u> Un cours sous-régional de formation du formateur sur l'anglais maritime

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
	de formation maritime Formation du personnel des établissements de formation maritime à la dispense des programmes de formation destinés aux gens de mer	de la Convention STCW Cours de formation sur l'évaluation, l'examen et la délivrance des brevets aux gens de mer, y compris l'évaluation à bord, à l'intention des enseignants d'anglais maritime, des instructeurs et des évaluateurs sur simulateur, et sur l'utilisation pratique des ECDIS et du simulateur de la chambre des machines (cours types 1.08, 1.27, 2.07, 3.12, 3.17,	quatre pays francophones) Six ateliers nationaux de sensibilisation (trois pays anglophones; trois pays francophones, les pays prioritaires devant être identifiés à la suite des missions d'évaluation des besoins)	(Fonds TC) Quatre missions consultatives nationales et ateliers sur les processus d'évaluation indépendante (Fonds TC)			combiné avec une communication effective pour les États membres de la COCATRAM (Fonds TC) Deux activités nationales de suivi sur la Convention STCW ⁷ (Fonds TC) <u>Caraïbes</u> Une évaluation sous-régionale des besoins en matière de mise en œuvre de la Convention STCW ⁸ (Fonds TC)

⁷ Cette activité fait suite à un programme thématique à long terme sur la Convention STCW déjà lancé dans la région de l'Amérique latine.

⁸ Cette activité fait partie d'un programme thématique à long terme sur la Convention STCW dans la région des Caraïbes.

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
		6.09 et 6.10 de l'OMI)					
	Cadre de formation des gens de mer à la décarbonation	Projet sur le développement d'un cadre de formation des gens de mer à la décarbonisation			<u>Asie</u> Un cours régional de formation des formateurs sur le cadre de formation à la décarbonisation pour les gens de mer (Financé en partie par le Fonds TC)		
Établissement/ Renforcement de la mise en œuvre et la maintenance des systèmes ISM et du processus de vérification correspondant	Meilleure mise en œuvre du Code ISM par les administrations maritimes	Séminaires nationaux/régionaux et formation sur la mise en œuvre du Code ISM		Un séminaire régional sur la mise en œuvre effective du Code ISM (Fonds TC)	<u>Asie</u> Un atelier régional sur le renforcement de la mise en œuvre du Code ISM (Financé en partie par le Fonds TC)		<u>Amérique latine</u> Un cours de formation régional sur le Code ISM (apprentissage en ligne) ⁹ (Fonds TC)

⁹ Cette activité fait suite à un programme thématique à long terme sur le Code ISM déjà lancé dans la région de l'Amérique latine.

			Activités par région				
Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
							<u>Caraïbes</u> Un cours régional de formation sur le Code ISM ¹⁰ (Fonds TC)
MSC 2 - Promouvoir la mise en place et le renforcement continus de mesures de sûreté efficaces à bord des navires et dans les installations portuaires (chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et Code ISPS), notamment l'appui à la mise en œuvre du système LRIT et le renforcement de la sécurité et de la sûreté de l'interface navire/port, conformément aux normes et recommandations pertinentes de l'OMI, et promouvoir et renforcer les aspects liés à la sûreté maritime qui concernent la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, y compris la facilitation et la mise en œuvre efficace de la résolution A.1159(32) intitulée "Prévention et répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites dans le golfe de Guinée" et de la résolution A.1025(26) intitulée "Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires".							
Promotion de la réglementation de l'OMI en matière de cybersécurité maritime et de la mise en œuvre de la gestion des cyber-risques conformément à la résolution MSC.428 (98) et à la circulaire MSC-FAL.1-Circ.3-Rev 2	Amélioration de la préparation à la prévention, à l'atténuation et au traitement des risques liés à la cybersécurité, ce qui permet de renforcer la sûreté maritime des navires et de réduire la vulnérabilité aux menaces.	Séminaires nationaux et régionaux, ateliers, évaluations des besoins et activités de formation					

¹⁰ Cette activité fait partie d'un nouveau programme thématique à long terme sur le Code ISM dans la région des Caraïbes.

			Activités par région				
Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
MSC 3 - Aider les administrations maritimes à renforcer leurs capacités en matière de ressources humaines pour qu'elles s'acquittent des droits, obligations et responsabilités, qui leur incombent en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers, en particulier en ce qui concerne la mise en œuvre du Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), du Code pour les enquêtes sur les accidents et du Code régissant les organismes reconnus, tout en favorisant l'harmonisation à l'échelle mondiale des activités de contrôle par l'État du port, en coopération avec les régimes PSC, en tenant compte du résultat de l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit établis à partir des audits réalisés dans le cadre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, selon que de besoin.							
Renforcer les capacités des États Membres à s'acquitter efficacement de leurs responsabilités en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers	Capacité accrue des administrations maritimes à appliquer et faire respecter les instruments de l'OMI	Formation à la mise en œuvre des instruments par les États du pavillon, y compris le Code RO (cours type 3.22 de l'OMI) Contrôle par l'État du port, y compris la coopération avec les régimes régionaux de contrôle par l'État du port (cours type 3.22 de l'OMI)	Une activité régionale sur l'application des instruments par l'État du pavillon, y compris le Code RO (Afrique de l'Est et australe) (Fonds TC) Une activité régionale sur la mise en œuvre des instruments par l'État du pavillon, y compris le Code RO (Afrique de l'Ouest et du Centre-Anglophone)	Un atelier régional sur le PSC avec des participants des États arabes dans les régimes PSC en développement : Mémoires d'entente de la mer Noire, de la Méditerranée et de Riyad. (Fonds TC)	<u>Asie</u> Deux cours de formation régionaux sur le contrôle par l'État du port en collaboration avec le Mémoire d'entente de Tokyo (Financé en partie par le Fonds TC) <u>Îles du Pacifique</u> Un cours de formation régional sur le	Deux cours de formation sur le contrôle par l'État du port en coopération avec le Mémoire d'entente de Paris avec des participants d'autres régimes PSC. (Financé en partie par le Fonds TC)	<u>Amérique latine</u> Un cours de formation régional sur le contrôle par l'État du port et les responsabilités de l'État du pavillon ¹¹ ; (Fonds TC) <u>Caraïbes</u> Un cours régional de formation sur l'application des instruments par l'État du pavillon CASIT 3 (Fonds TC)

¹¹ Cette activité fait partie d'un nouveau programme thématique à long terme sur le PSC et l'application des instruments par l'État du pavillon dans la région de l'Amérique latine, en coopération avec l'Accord de Viña del Mar.

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
			(Fonds TC) Une formation nationale sur la mise en œuvre des instruments par l'État du pavillon Un atelier sur le contrôle par l'État du port en coopération avec le Mémorandum d'entente d'Abuja		contrôle par l'État du port en collaboration avec le Mémorandum d'entente de Tokyo (Financé en partie par le Fonds TC)		Un cours sous-régional de formation sur le PSC (OJT) et l'application des instruments par l'État du pavillon (Fonds TC)
Promouvoir et renforcer l'efficacité de la mise en œuvre du Code pour les enquêtes sur les accidents en procédant à des enquêtes sur les accidents et incidents de mer, compte tenu des questionnaires	Conduite et notification efficaces et systématiques des enquêtes sur les accidents et incidents de mer	Cours de formation sur les enquêtes sur les accidents et incidents de mer (cours type 3.11 de l'OMI)	Deux ateliers régionaux sur les enquêtes sur les accidents et incidents de mer (Afrique de l'Est et australe) (Afrique de l'Ouest et du Centre) (1 x Fonds TC)	Deux ateliers nationaux sur les enquêtes sur les accidents de mer (Fonds TC)	<u>Asie</u> Quatre cours d'introduction sur les enquêtes sur les accidents de mer (Financé en partie par le Fonds TC)	Un cours national de formation sur les enquêtes et les rapports sur les accidents de mer (Fonds TC) Deux cours nationaux de formation sur les enquêtes et les	<u>Caraïbes</u> Un cours régional de formation sur les enquêtes sur les accidents de mer¹² (Fonds TC) Deux évaluations sous-régionales des besoins en

¹² Cette activité fait partie d'un programme thématique à long terme sur les enquêtes sur les accidents de mer dans la région des Caraïbes.

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
des pays sur les enquêtes reçus.			Quatre ateliers nationaux sur les enquêtes sur les accidents et incidents de mer (Afrique de l'Ouest et du Centre) (1 x Fonds TC)		Deux programmes de formation pour les enquêteurs sur les accidents (Financé en partie par le Fonds TC) <u>Îles du Pacifique</u> Un cours d'introduction régional sur les enquêtes sur les accidents de mer (Financé en partie par le Fonds TC) Deux programmes de formation pour les enquêteurs sur les accidents	rapports sur les accidents de mer	matière d'enquêtes et de rapports sur les accidents ¹³ (Fonds TC)

¹³ Cette activité fait partie d'un programme thématique à long terme sur les enquêtes sur les accidents de mer dans la région des Caraïbes.

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
					(Financé en partie par le Fonds TC)		
Améliorer la mise en œuvre effective des instruments de l'OMI en tenant compte des résultats des audits IMSAS	Meilleure compréhension des tout derniers faits nouveaux relatifs à l'efficacité de l'application des nouvelles normes internationales adoptées par l'OMI	Réunions régionales des responsables des administrations maritimes Ateliers régionaux/cours de formation à l'intention des hauts fonctionnaires maritimes	Deux réunions régionales des responsables des administrations maritimes sur les faits nouveaux concernant les instruments de l'OMI, y compris les amendements et les résultats des audits pour la région (1 x Fonds TC) Appui à deux conférences annuelles de l'Association des administrations maritimes africaines (AAMA) (1 x Fonds TC)		<u>Asie</u> Une réunion régionale des responsables des administrations maritimes sur les faits nouveaux concernant les instruments de l'OMI et les résultats des audits pour la région (Financé en partie par le Fonds TC)		

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
					<u>Îles du Pacifique</u> Une réunion régionale des responsables des administrations maritimes sur les faits nouveaux concernant les instruments de l'OMI et les résultats des audits pour la région (Financé en partie par le Fonds TC)		
MSC 4 - Aider les États Membres de l'OMI à renforcer les services qui y sont chargés de la sécurité de la navigation, du contrôle du trafic maritime, de la mise en œuvre de mesures efficaces d'organisation du trafic et de la recherche et du sauvetage.							
Renforcer la sécurité de la navigation et surveiller le trafic maritime Examen et mise en œuvre de mesures	Renforcement de la sécurité de la navigation maritime Mise en œuvre renforcée de mesures d'organisation du	Ateliers régionaux sur la sécurité de la navigation, dirigés par l'OMI, en collaboration avec d'autres organisations internationales,			<u>Asie</u> Deux ateliers régionaux sur la sécurité de la navigation	Deux ateliers régionaux	

			Activités par région				
Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
d'organisation du trafic et de systèmes de comptes rendus de navires efficaces	trafic et de systèmes de comptes rendus de navires efficaces Meilleure compréhension des principes à suivre pour élaborer des propositions relatives à l'organisation du trafic maritime	telles que l'AIMS, l'OHI et l'OMM Ateliers régionaux sur la manière d'élaborer efficacement des propositions relatives à l'organisation du trafic maritime visant à renforcer la sécurité de la navigation			(Financé en partie par le Fonds TC) <u>Îles du Pacifique</u> Un atelier régional sur la sécurité de la navigation (Financé en partie par le Fonds TC)		
MSC 5 - Appuyer les administrations maritimes en renforçant leurs capacités pour qu'elles puissent mieux faire appliquer les dispositions des Codes IMDG et IMSBC, en vue d'en améliorer l'application et de promouvoir l'utilisation de bonnes pratiques dans le cadre de ces instruments obligatoires.							
Meilleure compréhension du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) et du Code maritime international des cargaisons	Renforcer les capacités du personnel à terre dans le domaine de la gestion des marchandises dangereuses en colis et des cargaisons solides en vrac, sous tous ses aspects (par	Projet à long terme, comprenant des séminaires de sensibilisation nationaux et régionaux, des ateliers et des cours de formation (cours type 1.10 de l'OMI)	Quatre cours nationaux de sensibilisation au transport et à la manutention des marchandises dangereuses (1 x Fonds TC) Deux activités régionales	Un cours régional de sensibilisation au transport et à la manutention des marchandises dangereuses (Fonds TC) Deux ateliers nationaux de	<u>Asie</u> Un séminaire national de sensibilisation au transport et à la manutention des marchandises dangereuses (Codes IMDG et IMSBC)		<u>Amérique latine</u> Une évaluation nationale des besoins et suivi du transport et de la manutention des marchandises dangereuses (Codes IMDG et IMSBC)

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
solides en vrac (Code IMSBC), et mise en application renforcée de leurs prescriptions et des bonnes pratiques correspondantes , y compris en ce qui concerne la sécurité des activités connexes menées dans les zones portuaires	exemple, identification, classification, emballage, étiquetage, manutention, stockage, chargement, arrimage, déchargement et transport) Renforcement de la sécurité et de la rapidité de la manutention et de l'expédition des marchandises dangereuses et des cargaisons en vrac Diminution du nombre d'accidents et de retards liés à la manutention et à l'expédition de cargaisons dangereuses		(Afrique de l'Est et australe et Afrique de l'Ouest et du centre-anglophone) (1 x Fonds TC)	sensibilisation au transport et à la manutention des marchandises dangereuses (Fonds TC)	(Financé en partie par le Fonds TC) Un séminaire/atelier régional sur la sécurité de la manutention des conteneurs (Financé en partie par le Fonds TC) <u>Îles du Pacifique</u> Un séminaire national de sensibilisation au transport et à la manutention des marchandises dangereuses (Codes IMDG et IMSBC) (Financé en partie par le Fonds TC)		(Fonds TC) <u>Caraïbes</u> Atelier régional sur la mise en œuvre du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) et du Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC)

			Activités par région				
Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
					Deux ateliers nationaux sur la mise en œuvre du Code IMSBC (Financé en partie par le Fonds TC)		
Projet à long terme visant à améliorer la mise en œuvre du Code IMSBC, mettant l'accent en particulier sur la liquéfaction des cargaisons solides en vrac	Reconnaissance et réduction du risque important que pose l'effet de liquéfaction pendant le transport des cargaisons de la classe A figurant dans le Code IMSBC, y compris : - identification et utilisation des différentes méthodes d'essai applicables et des équipements nécessaires; et	Atelier sur les pratiques des terminaux et des laboratoires, l'utilisation des équipements et les méthodes d'essai applicables	Atelier national de sensibilisation à la liquéfaction (Fonds TC)	Atelier régional de sensibilisation à la liquéfaction (Fonds TC)	Asie Un atelier régional de sensibilisation à la mise en œuvre du Code IMSBC, mettant l'accent en particulier sur la liquéfaction (Financé en partie par le Fonds TC)		<u>Amérique latine</u> Atelier national de sensibilisation à la mise en œuvre du Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC), mettant l'accent en particulier sur la liquéfaction

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
	- responsabilités et obligations incombant à chacun des acteurs de la chaîne de transport de ces cargaisons, en particulier avant et pendant les opérations de chargement.				<u>Îles du Pacifique</u> Un atelier national de sensibilisation à la mise en œuvre du Code IMSBC, mettant l'accent en particulier sur la liquéfaction (Financé en partie par le Fonds TC)		
MSC 6 - Appuyer les administrations maritimes, en renforçant leurs capacités et faire en sorte de faciliter la coopération internationale afin d'améliorer leurs capacités et de leur faire connaître et leur fournir les meilleures pratiques en matière d'application du chapitre XIV de la Convention SOLAS (Mesures de sécurité applicables aux navires exploités dans les eaux polaires), du Recueil sur la navigation polaire, y compris les formations pertinentes et les directives connexes récemment approuvées.							
Promouvoir la mise en œuvre du Recueil sur la navigation polaire, au vu de l'augmentation des activités de transport maritime dans les eaux	Améliorer la compréhension du Recueil sur la navigation polaire par les États du pavillon exploitant des navires visés par le Recueil sur la navigation polaire, ainsi que	Séminaire régional sur l'Antarctique					

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
arctiques et antarctiques	par les États du port et côtiers de l'Arctique et de l'Antarctique Promouvoir les récentes orientations pour les navires de pêche et les yachts de plaisance exploités dans les eaux polaires						
MSC 7 - Promouvoir la ratification et la mise en œuvre de l'Accord du Cap de 2012 et de la Convention STCW-F de 1995, ainsi que la prise de mesures de sécurité préventives s'agissant des navires de pêche et de leur personnel, ainsi que de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, en coopération avec la FAO et l'OIT, y compris en promouvant et en améliorant les aspects liés à sécurité maritime des navires de pêche de faibles dimensions.							
Promouvoir la ratification/ l'acceptation et la mise en œuvre de la Convention STCW-F et de l'Accord du Cap Promouvoir la mise en œuvre des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la	Augmentation du nombre d'acceptations de la Convention STCW-F et de l'Accord du Cap Appui à l'entrée en vigueur de l'Accord du Cap Mise en œuvre de la Convention STCW-F et des directives	Séminaires régionaux ou nationaux et réunions bilatérales	Un atelier national sur la Convention STCW (Fonds TC)	Séminaire régional sur la mise en œuvre de la Convention STCW-F révisée et du nouveau Code STCW-F (Fonds TC)	<u>Asie</u> Un séminaire régional sur l'Accord du Cap, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et d'autres questions liées à la pêche (Financé en partie par le Fonds TC)	Un séminaire national (Fonds TC) Un séminaire régional et un séminaire national	<u>Amérique latine</u> Quatre activités nationales sur la ratification et la mise en œuvre de l'Accord du Cap de 2012 <u>Caraïbes</u> Une activité nationale et sous-régionale

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 Promouvoir l'application des séries de directives de l'OMI applicables aux navires de pêche	applicables aux navires de pêche				<u>Îles du Pacifique</u> Un séminaire régional sur l'Accord du Cap, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et d'autres questions liées à la pêche (Financé en partie par le Fonds TC) Deux séminaires nationaux sur la ratification et la mise en œuvre de l'Accord du Cap, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et d'autres questions liées à la pêche		sur l'Accord du Cap de 2012

			Activités par région				
Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
					(Financé en partie par le Fonds TC)		
MSC 8 - Promouvoir et renforcer les aspects liés à la sécurité maritime qui concernent les navires non visés par le chapitre I de la Convention SOLAS (appelés "navires non soumis à la Convention"), en particulier tous les aspects liés à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux.							
Promouvoir l'importance et la valeur de l'incorporation des règles types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux dans la législation nationale Comprendre le statut, l'application et les avantages des normes GlobalReg pour les navires non soumis à la Convention SOLAS	Amélioration de la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux Sécurité accrue des navires non soumis à la Convention SOLAS grâce à l'application des normes GlobalReg	Séminaires visant à promouvoir la compréhension des règles types, soutenus par l'élaboration d'un manuel explicatif associé et d'une formation en ligne	Séminaire régional ou sous-régional sur l'amélioration de la sécurité des navires non soumis à la Convention SOLAS grâce à l'application des normes GlobalReg	Séminaire régional sur l'amélioration de la sécurité des navires non soumis à la Convention SOLAS grâce à l'application des normes GlobalReg (Fonds TC)	<u>Asie</u> Un atelier régional sur la sécurité des navires effectuant des voyages nationaux (Financé en partie par le Fonds TC) <u>Îles du Pacifique</u> Un atelier régional sur la mise en œuvre des instruments par l'État du pavillon, avec un accent particulier sur les navires effectuant des		

			Activités par région				
Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
					voyages nationaux et la mise en œuvre des Codes RO et ISM. (Financé en partie par le Fonds TC)		
MEPC 1 - Apporter aux pays une assistance en ce qui concerne la mise en œuvre de MARPOL, notamment des Annexes V et VI, et des instruments connexes, et en particulier la Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires, l'application uniforme de la teneur limite en soufre de 0,50 % entrée en vigueur en 2020 et les zones de contrôle des émissions de SO _x (SECA), le Plan d'action de l'OMI visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires, notamment en ce qui concerne la gestion des déchets et les installations de réception portuaires, les prescriptions environnementales énoncées dans le Recueil sur la navigation polaire ainsi que les prescriptions applicables aux zones spéciales et aux zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA).							
S'attacher à éliminer les "causes profondes" relatives à la mise en œuvre de MARPOL (Annexes I à V) et appuyer la mise en œuvre des plans de mesures correctives	Élaboration d'un plan d'action pour la mise en œuvre des Annexes I à V de MARPOL, compte tenu des conclusions des audits effectués dans le cadre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, et mise en œuvre efficace des mesures	Activités sur la ratification et la mise en œuvre de MARPOL	Quatre ateliers nationaux sur les Annexes I à V de MARPOL (Afrique de l'Est et australe - anglophone et Afrique de l'Ouest et du Centre - francophone) (2 x Fonds TC)	Méditerranée Un atelier national sur les Annexes III à V de MARPOL (REMPEC) (Fonds TC)	Asie Trois ateliers nationaux sur les Annexes I à V de MARPOL (Financé en partie par le Fonds TC) Îles du Pacifique Deux ateliers nationaux sur les	Un atelier national sur l'Annexe VI de MARPOL (Fonds TC)	<u>Amérique latine</u> Deux ateliers sous-régionaux sur les Annexes I à V de MARPOL et les installations de réception portuaires (ROCRAM et ROCRAM-CA) (Fonds TC)

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
	recensées à l'échelle nationale et régionale				Annexe I à V de MARPOL (Financé en partie par le Fonds TC)		Un atelier national sur les Annexes III à V de MARPOL (ROCRAM) (Fonds TC)
En collaboration avec des projets à long terme pertinents, soutenir la ratification et la mise en œuvre de l'Annexe VI de MARPOL, la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires (Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES), la mise en œuvre cohérente d'IMO2020 et les zones de contrôle des	Nombre accru de ratifications de l'Annexe VI de MARPOL Application efficace des mesures et actions énoncées dans la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES, et meilleure compréhension du système de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires	Activités sur la ratification et la mise en œuvre de l'Annexe VI de MARPOL	Un atelier national sur l'Annexe VI de MARPOL (Afrique de l'Est et australe – anglophone) Un atelier national sur l'Annexe VI de MARPOL (Afrique de l'Ouest et du Centre – anglophone) (Fonds TC)	<u>États arabes</u> Deux ateliers nationaux sur l'Annexe VI de MARPOL (REMPEC) (Fonds TC)	<u>Asie</u> Deux ateliers nationaux sur l'Annexe VI de MARPOL (Financé en partie par le Fonds TC) Une activité sous-régional sur l'Annexe VI de MARPOL (Financé en partie par le Fonds TC) <u>Îles du Pacifique</u>		<u>Caraïbes</u> Trois ateliers nationaux sur les Annexes III à V de MARPOL et les installations de réception portuaires, en tant que suivi d'un atelier régional (RAC/ REMPEITC-Caribe) (Fonds TC) Un atelier sous-régional sur la désignation des zones spéciales et des PSSA (RAC/ REMPEITC-Caribe) (Fonds TC)

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
émissions de SO _x (SECA)	Application et contrôle de l'application à l'échelle mondiale de la teneur limite en soufre et réduction des émissions dans les ports			Méditerranée Réunion régionale de spécialistes sur la mise en œuvre cohérente de l'initiative IMO2020 dans le cadre de l'Annexe VI de MARPOL dans la zone de contrôle des émissions de SO_x de la Méditerranée (REMPEC) (Fonds TC) Étude de faisabilité technique pour examiner la possibilité de désigner la mer Méditerranée en tant que zone de contrôle des émissions de NO_x en vertu de l'Annexe VI	Un atelier sous-régional sur l'Annexe VI de MARPOL (Financé en partie par le Fonds TC)		Conférence régionale sur le transport maritime vert et colloque de haut niveau pour les ministres responsables du transport maritime, axés sur les questions législatives et l'adaptabilité au changement climatique (Fonds TC)

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
				de MARPOL (REMPEC) (Fonds TC)			
Appuyer la mise en œuvre du Plan d'action de l'OMI visant à traiter le problème des détritres marins, notamment en mettant en place des installations de réception portuaires adéquates	Mise en œuvre efficace du Plan d'action de l'OMI visant à traiter le problème des détritres marins et mise en place d'installations de réception adéquates dans un certain nombre de ports	Séminaires nationaux et régionaux, ateliers, évaluations des besoins et activités de formation			<u>Îles du Pacifique</u> Un atelier régional sur les Annexes III à V de MARPOL et les installations de réception portuaires (Financé en partie par le Fonds TC)		
Renforcer la capacité des pays à identifier et à élaborer les prescriptions nécessaires pour désigner des zones spéciales et des zones maritimes particulièrement vulnérables PSSA	Présentation de propositions visant à désigner des zones en tant que zones spéciales ou PSSA	Ateliers régionaux de sensibilisation, suivis d'activités nationales approfondies destinées à faciliter l'identification de zones et la présentation de propositions visant à ce que	Deux ateliers nationaux sur la désignation des zones spéciales et des PSSA (Afrique de l'Est et australe) (1 x Fonds TC)		<u>Asie</u> Un atelier national sur la désignation des zones spéciales et des PSSA (Financé en partie par le Fonds TC)		

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
		le MEPC désigne ces zones en tant que zones spéciales ou PSSA			<u>Îles du Pacifique</u> Trois ateliers nationaux sur la désignation des zones spéciales et des PSSA (Financé en partie par le Fonds TC)		
MEPC 2 - Renforcer les capacités nationales et régionales et favoriser la coopération régionale en vue de la mise œuvre efficace et cohérente de la Convention sur la gestion des eaux de ballast (Convention BWM), notamment pour faciliter la phase d'acquisition d'expérience, de la Convention AFS modifiée récemment et des Directives révisées sur l'encrassement biologique.							
Promouvoir la ratification et la mise en œuvre efficace de la Convention BWM, notamment pour faciliter la phase d'acquisition d'expérience	Efficacité de la mise en œuvre et du contrôle du respect de la Convention BWM Élargissement du réseau de spécialistes formés à la gestion et au contrôle des eaux de ballast	Activités sur la ratification/mise en œuvre de la Convention BWM et la stratégie/ législation connexes Activités sur le contrôle, le suivi et la mise en application de la Convention BWM	Un atelier national sur la Convention BWM (Afrique de l'Est et australe – anglophone) - (Fonds TC) Un atelier national sur la Convention BWM (Afrique de l'Ouest et du Centre francophone) (Fonds TC)	Un atelier national sur la Convention BWM (Fonds TC)	<u>Asie</u> Un atelier national sur la Convention BWM pour l'Asie de l'Est (Financé en partie par le Fonds TC)	Un atelier national sur la Convention BWM	<u>Amérique latine</u> Un atelier régional sur la Convention BWM (ROCRAM) (Fonds TC) Un atelier national sur la Convention BWM (Fonds TC)

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
Promouvoir la ratification de la Convention AFS et renforcer l'efficacité de sa mise en œuvre	Nombre accru de ratifications de la Convention AFS, renforcement de sa mise en œuvre et incorporation de ses dispositions dans la législation nationale Meilleure compréhension de la nécessité de gérer l'encrassement biologique sur les navires et de mettre en œuvre la Convention AFS	Activités sur la ratification et la mise en œuvre de la Convention AFS	Un atelier national sur la Convention BWM et la Convention AFS (Afrique de l'Est et australe francophone) (Fonds TC)		(Mise en œuvre d'un atelier régional dans le cadre du programme mondial pour les PEID et les PMA)		<u>Caraïbes</u> Un atelier national sur la Convention BWM et la Convention AFS (RAC/ REMPEITC- Caribe) (Fonds TC) Un atelier national sur la Convention AFS (RAC/ REMPEITC- Caribe) (Fonds TC)
Promouvoir la sensibilisation et la mise en œuvre des directives relatives à la gestion de l'encrassement biologique	Amélioration de la compréhension et renforcement des connaissances sur les approches efficaces de la gestion de	Activités visant à promouvoir la mise en œuvre des directives relatives à la gestion de l'encrassement biologique	Une activité régionale de formation à la sensibilisation pour progresser vers le développement d'une stratégie régionale pour la gestion de				

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
	l'encrassement biologique Progrès dans l'élaboration d'une stratégie régionale de gestion de l'encrassement biologique		l'encrassement biologique en Afrique de l'Est et australe, à l'appui du projet GloFouling				
MEPC 3 - Renforcer les capacités nationales et régionales et favoriser la coopération régionale en vue de la ratification et de la mise en œuvre efficace de la Convention de Hong Kong sur le recyclage des navires.							
Promouvoir et renforcer la ratification, la mise en œuvre effective et le respect de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (Convention de Hong Kong)	Meilleure compréhension des dispositions de la Convention de Hong Kong en vue de mettre en place des chantiers de recyclage et des prescriptions particulières en matière de sécurité et d'environnement Sensibilisation accrue aux capacités locales relatives à la Convention de Hong Kong	Activités sur la ratification et la mise en œuvre de la Convention de Hong Kong	Un atelier national sur la mise en œuvre de la Convention de Hong Kong (Fonds TC)	Méditerranée Un atelier national sur la mise en œuvre de la Convention de Hong Kong (REMPEC) (Fonds TC)	Asie Atelier sous-régional sur la ratification et la mise en œuvre de la Convention de Hong Kong (Financé en partie par le Fonds TC) Trois ateliers nationaux sur la mise en œuvre de la Convention de Hong Kong		<u>Amérique latine</u> Un atelier national sur la mise en œuvre de la Convention de Hong Kong (ROCRAM/ROCRAM-CA)

			Activités par région				
Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
					(Financé en partie par le Fonds TC) Évaluation de l'analyse des lacunes et feuille de route pour les chantiers de recyclage des navires conformément à la Convention de Hong Kong (Financé en partie par le Fonds TC)		

			Activités par région				
Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
MEPC 4 - Aider les pays à appliquer la Convention OPRC et le Protocole OPRC-HNS et renforcer la coopération régionale en ce qui concerne la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution des mers, ainsi qu'à traiter des aspects de l'application des régimes internationaux pertinents sur la responsabilité et l'indemnisation pour la pollution due aux déversements d'hydrocarbures et de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD).							
En collaboration avec le projet Initiative mondiale (GI), promouvoir la ratification de la Convention OPRC et du Protocole OPRC-HNS, et renforcer l'efficacité de leur application	Nombre accru de ratifications de la Convention OPRC, du Protocole OPRC-HNS, de la Convention CLC de 1992, de la Convention de 1992 portant création du Fonds, de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute et de la Convention SNPD	Soutien aux initiatives mondiales GI WACAF et GI SEA Activités sur la préparation aux déversements d'hydrocarbures et aux événements mettant en cause des SNPD, la lutte en la matière, la planification d'urgence et la Convention OPRC et le Protocole OPRC-HNS	Appui de l'OMI au projet GI WACAF de l'OMI/PIECA : Un atelier régional (conférence bisannuelle GI WACAF), trois ateliers sous-régionaux et quatre ateliers nationaux sur l'OPRC (Fonds TC) Appui de l'OMI à la Convention de Nairobi : Deux formations régionales sur la mise en œuvre de l'OPRC/OPRC-HNS (Afrique de l'Est et australe et Afrique de l'Ouest et du	<u>États arabes</u> Un atelier régional sur la préparation aux déversements d'hydrocarbures et aux événements mettant en cause des SNPD et la lutte en la matière (PERSGA) (Fonds TC) Un atelier régional sur les instruments internationaux relatifs à l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures/pr oduits chimiques	<u>Asie</u> Deux ateliers sous-régionaux sur la Convention OPRC à l'appui du projet GI SEA de l'OMI/PIECA (Financé en partie par le Fonds TC) Cinq ateliers nationaux sur la Convention OPRC à l'appui du projet GI SEA de l'OMI/PIECA (Financé en partie par le Fonds TC) Deux ateliers nationaux sur la Convention OPRC	Un atelier sous-régional et un atelier national sur la mise en œuvre du Protocole d'Aktau relatif à la préparation aux déversements d'hydrocarbures dans la mer Caspienne et à la lutte en la matière (Fonds TC) Un atelier national sur la préparation aux déversements d'hydrocarbures et aux événements mettant en cause des SNPD et la lutte en la matière	<u>Amérique latine</u> Quatre ateliers nationaux sur la préparation aux déversements d'hydrocarbures et aux événements mettant en cause des SNPD et la lutte en la matière, à la suite d'une évaluation régionale visant à identifier les "besoins réels" de la région (ROCRAM) (Fonds TC) <u>Caraïbes</u> Huit ateliers nationaux sur la planification d'urgence, la préparation aux déversements d'hydrocarbures et

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
pollution par les hydrocarbures et la surveillance des rejets illégaux en contravention avec la Convention MARPOL ODD 6, 14, 17	Adoption/mise à jour, aux niveaux national, sous-régional et régional, des dispositions à suivre en cas de situation d'urgence Formation du personnel à la lutte contre la pollution.		Centre – anglophone) (1 x Fonds TC) Une activité sous-régionale sur la préparation aux déversements d'hydrocarbures et aux événements mettant en cause des SNPD et la lutte en la matière (Afrique de l'Ouest et du Centre anglophone) (Fonds TC) Trois formations nationales sur la préparation aux déversements d'hydrocarbures et aux événements mettant en cause des SNPD	(Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, Convention de Nairobi, Convention CLC, Convention portant création du Fonds, Convention SNPD) (Fonds TC) Méditerranée Un atelier sous-régional sur la préparation aux déversements d'hydrocarbures et aux événements mettant en cause des SNPD et la lutte en la matière (Fonds TC)	(Financé en partie par le Fonds TC) <u>Îles du Pacifique</u> Un atelier régional sur la préparation aux déversements d'hydrocarbures et aux événements mettant en cause des SNPD et la lutte en la matière (Financé en partie par le Fonds TC) Quatre ateliers nationaux sur la préparation aux déversements d'hydrocarbures et aux événements mettant en	(Fonds TC) Un atelier national sur la préparation aux déversements d'hydrocarbures et aux événements mettant en cause des SNPD et la lutte en la matière	aux événements mettant en cause des SNPD et la lutte en la matière (RAC/ REMPEITC- Caribé) (Fonds TC)

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
			et la lutte en la matière (Afrique de l'Est et australe et Afrique de l'Ouest et du Centre) (1 x Fonds TC)	Quatre ateliers nationaux sur la préparation aux déversements d'hydrocarbures et aux événements mettant en cause des SNPD et la lutte en la matière (Fonds TC) Un atelier régional sur l'échange de données, la surveillance et la notification dans le domaine de la pollution des mers par les hydrocarbures et les SNPD (MEDEXPOL 2024) (Fonds TC)	cause des SNPD et la lutte en la matière (Financé en partie par le Fonds TC)		

			Activités par région				
Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
MEPC 5 - Aider les pays en renforçant leurs capacités à ratifier et à mettre en œuvre le Protocole de 1996 à la Convention internationale sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Protocole de Londres), ainsi qu'à appliquer les mesures pertinentes visant à assurer la conservation des océans et à mettre en place une gouvernance durable des océans.							
Promouvoir la ratification du Protocole de Londres et renforcer l'efficacité de sa mise en œuvre Sensibiliser les pays participants à la nécessité de ratifier et de mettre en œuvre le Protocole de Londres et aux avantages en découlant Aider les pays à mettre en œuvre les mesures pertinentes visant à assurer la conservation des océans et à mettre en place une gouvernance durable des océans	Nombre accru de ratifications du Protocole de Londres Meilleure compréhension et plus grand respect des dispositions du Protocole et des directives connexes Mise en place de législations nationales régissant l'évaluation des déchets en vue de leur évacuation en mer, et élaboration/ actualisation de réglementations Élaboration de stratégies nationales de	Activités sur la ratification et la mise en œuvre de la Convention de Londres et du Protocole de Londres Activités conformes aux accords sur l'évacuation en mer Ateliers régionaux de sensibilisation, suivis d'activités nationales approfondies destinées à favoriser l'adhésion au Protocole de Londres et sa mise en œuvre Activités nationales et régionale sur la	Deux ateliers nationaux sur le Protocole de Londres (Afrique de l'Est et australe et Afrique de l'Ouest et centrale) (1 x Fonds TC) Une activité régionale sur la gouvernance durable des océans (Fonds TC)	<u>États arabes</u> Un atelier national sur le Protocole de Londres (Fonds TC)	<u>Asie</u> Un atelier régional sur le Protocole de Londres (Financé en partie par le Fonds TC) Deux ateliers nationaux sur le Protocole de Londres (Financé en partie par le Fonds TC) <u>Îles du Pacifique</u> Un atelier national sur le Protocole de Londres (Financé en partie par le Fonds TC)	Un atelier national sur le Protocole de Londres	<u>Amérique latine</u> Sept ateliers nationaux sur le Protocole de Londres, à la suite d'une évaluation régionale visant à identifier les "besoins réels" de la région (ROCRAM-CA) (Fonds TC) <u>Caraïbes</u> Un atelier sous-régional sur le Protocole de Londres (RAC/ REMPEITC- Caribe) (Fonds TC)

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
	gouvernance des océans Renforcement de la coopération intersectorielle en ce qui concerne les questions relatives aux océans et l'intégration des ODD dans les documents sur la stratégie en matière d'océans	gouvernance durable des océans			Un atelier national sur la gouvernance durable des océans (Financé en partie par le Fonds TC)		
FAL 1 - Améliorer la facilitation du trafic maritime international dans le contexte de la facilitation du commerce, au moyen du renforcement des capacités, afin de promouvoir une plus large acceptation, une meilleure compréhension et une mise en œuvre efficace de la Convention FAL, et dans le contexte également d'une crise pandémique, en tenant compte des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 et des dispositions du chapitre 6 de la Convention FAL relatives à la santé publique et à la quarantaine.							
Promouvoir la ratification de la Convention FAL et renforcer l'efficacité de sa mise en œuvre	Nombre accru de Gouvernements contractants à la Convention FAL et meilleure mise en œuvre de la Convention FAL de 1965, telle que modifiée	Séminaires nationaux et régionaux, ateliers, évaluations des besoins et activités de formation	Quatre séminaires nationaux sur la Convention FAL	Un séminaire régional sur la Convention FAL (Fonds TC)	<u>Asie</u> Deux séminaires nationaux sur la Convention FAL (Financé en partie par le Fonds TC)	Un séminaire national (Fonds TC)	<u>Amérique latine</u> Quatre séminaires nationaux de suivi des études consultatives réalisées pour l'évaluation des besoins en matière de mise

			Activités par région				
Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
					<u>Pacifique</u> Deux séminaires nationaux sur la Convention FAL (Financé en partie par le Fonds TC)		en œuvre de mesures visant à faciliter le trafic maritime international dans les pays d'Amérique latine" (Fonds TC)
FAL 2 - Aider les États Membres à mettre en place des systèmes d'échange électronique de renseignements et des systèmes de guichet unique qui permettent de communiquer des renseignements une seule fois et de les réutiliser le plus possible, afin de satisfaire aux normes 1.3 <i>bis</i> , 1.3 <i>quinter</i> et 1.3 <i>sext</i> de la Convention FAL, respectivement, à promouvoir l'utilisation de normes internationales dans les systèmes d'échange électronique de données, conformément au Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, afin de garantir leur interopérabilité, et à contribuer à la fois à la facilitation du trafic maritime et à la décarbonation des transports maritimes et des ports.							
Promouvoir la mise en œuvre de l'échange électronique de données et du guichet unique	Augmenter l'utilisation du Répertoire de l'OMI et le nombre de guichets uniques maritimes dans les ports	Séminaires nationaux et régionaux, ateliers, évaluations des besoins et activités de formation	Quatre évaluations des besoins (2 x Fonds TC)	Un séminaire régional sur la Convention FAL (Fonds TC) Deux ateliers nationaux sur la mise en œuvre de l'échange électronique de données et du guichet unique (Fonds TC)	<u>Asie</u> Un séminaire régional sur le guichet unique maritime (Financé en partie par le Fonds TC) <u>Îles du Pacifique</u> Un séminaire national sur le guichet unique maritime	Un séminaire régional	<u>Caraïbes</u> Quatre missions d'études préliminaires pour la mise en place d'un guichet unique maritime pour les États membres de l'Organisation des États des Caraïbes orientales (OEEO) (Fonds TC)

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
					(Financé en partie par le Fonds TC)		
FAL 3 - Aider les États Membres à prévenir et à résoudre les graves problèmes perturbant le trafic maritime international que posent les passagers clandestins, les migrants et les réfugiés secourus en mer.							
Prévenir et résoudre les graves problèmes perturbant le trafic maritime international que posent les passagers clandestins, les migrants et les réfugiés secourus en mer	Réduction des conséquences pour le transport maritime	Séminaires nationaux et régionaux, ateliers, évaluations des besoins et activités de formation	Un séminaire national sur les passagers clandestins à l'intention des cinq ports dans lesquels ont lieu la majorité des cas de passagers clandestins Deux séminaires nationaux sur les passagers clandestins avec un nombre élevé d'incidents de passagers clandestins	Un séminaire régional sur les passagers clandestins pour l'Afrique du Nord (Fonds TC)			

			Activités par région				
Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
FAL 4 - Aider les États Membres à appliquer les Directives de l'OMI pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux (FAL.5/Circ.50)							
Aider les États Membres à appliquer les Directives de l'OMI pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux	Réduction du nombre d'incidents signalés concernant l'introduction clandestine d'espèces sauvages par voie maritime	Séminaires nationaux et régionaux, ateliers, évaluations des besoins et activités de formation	Deux séminaires nationaux sur le trafic illicite d'espèces sauvages par voie maritime		Asie Deux séminaires nationaux sur le trafic illégal d'espèces sauvages (Financé en partie par le Fonds TC)		
LEG 1 - Donner des moyens permettant de renforcer la capacité juridique, les politiques maritimes et l'infrastructure des autorités maritimes nationales, en mettant l'accent en particulier sur les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement							
Renforcer les stratégies maritimes nationales globales des États Membres conformément aux instruments internationaux pertinents	Stratégies maritimes renforcées et efficaces pour assurer la liaison avec les parties prenantes concernées dans les États Membres	Évaluation des besoins et élaboration de stratégies maritimes nationales globales		Deux évaluations des besoins et élaboration de stratégies maritimes nationales globales (Fonds TC)			Amérique latine Deux ateliers sous-régionaux sur les principes généraux à respecter pour rédiger la législation nationale visant à mettre en œuvre

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
				Deux activités de suivi sur l'élaboration d'une stratégie maritime nationale globale (Fonds TC) Un cours national de formation sur la rédaction de la législation (Fonds TC)			les conventions de l'OMI États membres de la COCATRAM (Fonds TC)
LEG 2 - Mettre l'accent en particulier sur les résultats et les besoins recensés dans le cadre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, former des spécialistes nationaux auxquels pourront être confiées l'élaboration, la révision et la mise à jour de la législation maritime, en vue d'aider les Gouvernements Membres à exercer leurs droits et à s'acquitter de leurs obligations en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers Parties aux instruments de l'OMI et, notamment, à veiller au respect par les navires nationaux et étrangers des normes relatives à la sécurité maritime et à la protection du milieu marin.							
Former les juristes et les législateurs nationaux chargés de transposer les conventions dans la législation nationale aux techniques de	Compréhension renforcée des conventions de l'OMI et de la manière dont elles doivent être mises en œuvre et appliquées dans la législation nationale	Mission d'évaluation des besoins/atelier sur les principes généraux à respecter pour rédiger la législation nationale visant à mettre en œuvre les	Une activité nationale sur la rédaction de la législation pour mettre en œuvre les conventions de l'OMI (Fonds TC)	Atelier régional sur la ratification et la mise en œuvre de la Convention SNPD (Fonds TC)	<u>Asie</u> Activité régionale sur l'élaboration d'une législation visant à mettre en œuvre les instruments de l'OMI	Deux ateliers nationaux sur l'élaboration d'une législation visant à mettre en œuvre les instruments de l'OMI	

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Activités par région				
			Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
rédaction de textes législatifs et aux mécanismes à appliquer au moment d'élaborer une législation nationale		conventions de l'OMI			(Financé en partie par le Fonds TC) <u>Îles du Pacifique</u> Deux programmes de formation et de tutorat pour les juristes (Financé en partie par le Fonds TC) Assistance à la rédaction juridique pour la transposition des conventions maritimes internationales (Financé en partie par le Fonds TC)		

			Activités par région				
Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
LEG 3 - Donner des avis sur les incidences juridiques (nationales et internationales) de l'acceptation des conventions de l'OMI et de la mise en application des codes, recueils de règles et directives de l'OMI.							
Formation exhaustive sur les conventions de l'OMI relatives à la responsabilité civile et l'indemnisation, l'accent étant mis sur la mise en œuvre et l'exécution du régime de pleine responsabilité	Meilleure compréhension du régime de responsabilité et d'indemnisation Promotion de la ratification et de la pleine mise en œuvre des instruments de l'OMI	Atelier sur les conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à l'indemnisation	Atelier national sur les conventions relatives à la responsabilité et à l'indemnisation (Fonds TC)	Un atelier régional interactif sur la responsabilité et le régime d'indemnisation (Fonds TC)	<u>Asie</u> Cinq ateliers nationaux sur la responsabilité et l'indemnisation (Financé en partie par le Fonds TC) <u>Îles du Pacifique</u> Un atelier régional pour les juristes répondant aux urgences maritimes (Financé en partie par le Fonds TC)	Deux ateliers nationaux sur les conventions relatives à la responsabilité et à l'indemnisation (1 x Fonds TC)	<u>Amérique latine</u> Un atelier national sur les conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à l'indemnisation (Fonds TC)

			Activités par région				
Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
TOUTES LES PRIORITÉS THÉMATIQUES							
Renforcement des capacités, au sein de l'OMI et de la région, pour la coordination et l'exécution du PICT	Exécution et coordination efficaces des activités du PICT sur le terrain Inclusion des questions relatives au secteur maritime dans les plans de développement nationaux et régionaux Renforcement de la coordination des activités de l'OMI avec celles des partenaires de la région Mobilisation d'un appui financier et en nature pour les activités du PICT	Maintien des modalités de la présence régionale et des partenariats avec les organisations régionales pour la coordination et l'exécution du PICT	Appui aux bureaux de présence régionale situés en Côte d'Ivoire, au Ghana et au Kenya (Fonds TC) Dialogue entre les bureaux de présence régionale et les hauts fonctionnaires des ministères, départements, agences et programmes maritimes et connexes (Fonds TC)	Appui au bureau de présence régionale en Égypte (Fonds TC) Dialogue entre les bureaux de présence régionale et les hauts fonctionnaires des ministères, départements, agences et programmes maritimes et connexes (Fonds TC)	<u>Asie</u> Appui au bureau de présence régionale pour l'Asie de l'Est (Financé en partie par le Fonds TC) <u>Îles du Pacifique</u> Appui au bureau de présence régionale pour les îles du Pacifique (Financé en partie par le Fonds TC)		<u>Caraïbes</u> Deux réunions des directeur/ responsables des administrations maritimes (Fonds TC)

			Activités par région				
Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Type d'activité	Afrique	États arabes/ Méditerranée	Asie/ Îles du Pacifique	Europe orientale	Amérique latine/ Caraïbes
Coût estimé des activités par région (en dollars)			5 001 850	2 802 700	6 150 000	930 000	2 376 000
Coût estimé total des activités pour toutes les régions (en dollars)			17 260 550				
Allocation des ressources du Fonds TC par région (en dollars)			3 099 538	673 813	1 886 675	269 525	1 886 675
Allocation totale des ressources du Fonds TC pour toutes les régions (en dollars)			7 816 225				
Fonds de donateurs requis pour les activités par région (en dollars)			1 902 312	2 128 887	4 263 325	660 475	489 325
Montant total des fonds de donateurs requis pour toutes les régions (en dollars)			9 444 324				

APPENDICE 2

PROGRAMMES MONDIAUX POUR 2024 ET 2025

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
Programme mondial 1 - Services consultatifs techniques, y compris réponse immédiate aux incidents de mer		
1) Assistance technique destinée à répondre aux demandes urgentes des gouvernements à la suite d'événements de pollution des mers et d'incidents de sécurité, notamment en ce qui concerne l'appui aux enquêtes sur les accidents de mer et les mesures de préparation à la pollution des mers et de lutte en la matière. MEPC 4 2) Appui aux gouvernements en vue d'une plus large acceptation et de la mise en œuvre efficace des instruments conventionnels, codes et recueils de règles, résolutions et recommandations de l'OMI, compte tenu des besoins recensés. LEG 3	1.1 Cohérence accrue entre le mandat de l'OMI et ses programmes d'assistance technique. 2.1 Conseils administratifs, juridiques et/ou techniques sur diverses questions relatives au secteur maritime.	1.1.1 Attention particulière accordée aux demandes spécifiquement formulées par des gouvernements à la suite d'événements de pollution des mers et d'incidents de sécurité, notamment en ce qui concerne l'appui aux enquêtes sur les accidents de mer et les mesures de préparation à la pollution des mers et de lutte en la matière. (Fonds TC) 2.1.1 Organisation de missions consultatives juridiques et/ou techniques ponctuelles visant à aider les gouvernements à établir ou moderniser les administrations et la législation maritimes, ainsi que d'activités ponctuelles connexes ciblant l'application efficace des normes maritimes mondiales. (Financé en partie par le Fonds TC)
Activités financées par le Fonds TC		1 (pleinement) et 2 (en partie)
Ressources nécessaires totales (en dollars)		350 000
Allocation estimée des ressources du Fonds TC (en dollars)		134 763
Fonds de donateurs requis pour les activités (en dollars)		215 237

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
Programme mondial 2 – Appui aux petits États insulaires en développement (PEID) et aux pays les moins avancés (PMA) pour leurs besoins en matière de transport maritime		
1) Fournir le cadre stratégique global et l'analyse pour la poursuite du soutien spécifique aux PEID et aux PMA, en collaboration avec les programmes et projets de coopération technique de l'OMI et à l'appui de ces derniers. Toutes les priorités thématiques	1.1 Une analyse qui offre des perspectives pour la planification et la conception futures de l'assistance technique de l'OMI aux PEID et aux PMA. 1.2 Plans de partenariat qui identifient les principales priorités, les besoins et les lacunes des PEID et des PMA aux niveaux régional et national, sur la base des résultats d'une analyse thématique continue.	1.1.1 Analyse thématique actualisée des besoins spécifiques des PEID et des PMA, aussi bien au niveau sous-régional qu'au niveau national, visant à identifier, formuler et traiter les conclusions communes, les causes profondes et les besoins les plus prioritaires en matière de transport maritime. (Fonds TC) 1.2.1 Élaboration de plans de partenariat ciblés qui répondent aux conclusions de l'analyse thématique
2) Faire en sorte que les gouvernements des PEID et des PMA reconnaissent les avantages du développement maritime et de l'économie bleue durable, afin de réaliser les composantes maritimes du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et de garantir que les questions maritimes mondiales restent en haut de la liste des priorités dans les programmes gouvernementaux des PEID et des PMA. Toutes les priorités thématiques	2.1 Relations stratégiques avec le personnel clé des administrations maritimes des PEID et des PMA, grâce à un dialogue régulier et sérieux. 2.2 Conseils de gestion et avis techniques sur une série de questions relatives à l'administration et au secteur maritime, y compris des ateliers et des cours de formation destinés à répondre aux besoins et lacunes identifiés.	2.1.1 Dialogue avec les responsables gouvernementaux pour continuer à renforcer la connaissance et la compréhension des obligations maritimes internationales et promouvoir le secteur maritime, notamment l'identification en cours des besoins d'assistance des PEID et des PMA 2.2.1 Mise en œuvre et soutien des activités d'assistance technique dans le cadre des programmes et projets de coopération technique de l'OMI qui répondent aux besoins identifiés des PEID et des PMA, y compris des séminaires, des ateliers et des cours de formation, selon les besoins
3) Il s'agira notamment de faciliter la participation des PEID et des PMA aux forums maritimes stratégiques internationaux et régionaux afin de renforcer la coopération et l'échange des connaissances sur les dernières évolutions du secteur.	3.1 Amélioration des connaissances et des compétences techniques sur des sujets liés à la préparation et à l'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures. 3.2 Sensibilisation et compréhension accrues des dernières questions liées à la gestion de l'encrassement biologique, dans le cadre du projet GloFouling.	3.1.1 Appui et participation de l'OMI aux conférences internationales triennales sur les déversements d'hydrocarbures (Fonds TC) 3.2.1 Soutien financier pour la participation des PEID et des PMA à la troisième conférence et exposition sur la gestion de l'encrassement biologique en 2024 (Fonds TC)

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
MEPC 2, 4 et toutes les priorités thématiques	3.3 Élargissement des réseaux, partage des connaissances, collaboration avec les partenaires et identification des possibilités de développement maritime continu sur la base des meilleures pratiques les plus récentes du secteur.	3.3.1 Soutien financier aux PEID et aux PMA du Pacifique pour leur permettre de participer à la réunion des chefs des organismes de sécurité maritime de la région Asie-Pacifique (Fonds TC) 3.3.2 Un atelier régional pour les PEID et les PMA du Pacifique sur la stratégie du Pacifique pour la réunion des hauts fonctionnaires des transports (Fonds TC)
4) Fournir un soutien spécifique aux PEID et aux PMA pour réaliser les priorités thématiques de coopération technique convenues par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC), notamment :		
4.1) Ratification et mise en œuvre de l'Annexe VI de MARPOL, de la Stratégie 2023 de l'OMI concernant les GES, de la mise en œuvre cohérente de l'OMI 2020, des zones de contrôle des émissions de soufre (SECA). MEPC 1	4.1.1 Sensibilisation, connaissances et compétences accrues pour une mise en œuvre efficace de l'Annexe VI de MARPOL, y compris les mesures et actions de la Stratégie de 2023 de l'OMI concernant les GES et une meilleure compréhension du système de collecte de données de l'OMI pour la consommation de fuel-oil des navires. 4.1.2 Application et contrôle de l'application à l'échelle mondiale de la teneur limite en soufre et réduction des émissions dans les ports. 4.1.3 Renforcement de la compréhension par les PEID et les PMA des questions essentielles liées aux GES, telles que la décarbonation et les combustibles de substitution, ainsi que de la capacité à élaborer des plans d'action nationaux (PAN) qui traitent des émissions de GES provenant des navires, et à surmonter les défis et les obstacles liés à l'accès au financement de la lutte contre le changement climatique.	4.1.1.1 Un atelier régional pour les PEID des Caraïbes sur la ratification et la mise en œuvre effective de la Stratégie de 2023 de l'OMI concernant les GES et de l'Annexe VI de MARPOL (Fonds TC) 4.1.1.2 Ateliers nationaux pour assurer le suivi des participants au programme de formation GHG SMART en 2022, en proposant des formations ciblées telles qu'identifiées dans les plans de développement individuels 4.1.1.3 Cinq ateliers régionaux pour les PEID et les PMA afin d'aider à l'élaboration des PAN et de favoriser le dialogue sur le développement de projets et les investissements, avec le soutien des centres régionaux de coopération en matière de technologie maritime (MTCC) dans la mesure du possible

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
4.2) Renforcement des capacités nationales des PEID et des PMA en matière de préparation à la pollution des mers par les hydrocarbures et d'intervention en cas d'incident. MEPC 4	4.2.1 Formation du personnel à la lutte contre la pollution.	4.2.1.1 Deux ateliers nationaux sur la planification d'urgence aux fins de la préparation aux déversements d'hydrocarbures et de SNPD et de l'intervention (RAC/REMPEITC-Caribe) (Fonds TC)
		Activités financées par le Fonds TC
		1, 2, 3, 4 (en partie)
		Ressources nécessaires totales (en dollars)
		1 555 000
		Allocation des ressources du Fonds TC (en dollars)
		269 525
		Fonds de donateurs requis pour les activités (en dollars)
		1 285 475

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
Programme mondial 3 – Les femmes du secteur maritime		
1) Promouvoir une gouvernance maritime efficace et participative, conformément à l'ODD 5. Toutes les priorités thématiques	1.1 Renforcement de la reconnaissance nationale et régionale du rôle des femmes en tant que ressource pour le secteur maritime; et facilitation de l'accès des femmes aux postes de décision dans le secteur maritime.	1.1.1 Mise au point de modules de formation de l'OMI sur les questions de genre, destinés à être utilisés dans les pays par des formateurs nationaux, et déploiement de ces programmes dans les administrations portuaires et maritimes
2) Renforcer les capacités des femmes du secteur maritime de manière efficace et participative. Toutes les priorités thématiques	2.1 Augmentation des possibilités d'emploi pour les femmes aux niveaux supérieurs de gestion des secteurs portuaire et maritime; facilitation du recrutement et de la rétention des femmes dans le secteur maritime; et développement d'un cadre d'instructrices et de spécialistes de questions précises.	2.1.1 Assurer des activités de formation au renforcement des capacités : a) octroi de bourses destinées à des femmes pour le cours de brève durée sur la gestion portuaire dispensé à l'IPER (Le Havre); b) octroi de bourses d'études à des femmes pour d'autres cours de formation maritime de brève durée; c) appui aux programmes de formation des formateurs pour aider à mettre sur pied une équipe d'instructrices. (Fonds TC)
3) Harmoniser, au niveau régional, la réalisation des cibles de l'ODD 5 par l'OMI. Toutes les priorités thématiques	3.1 Développement de partenariats et coopération avec des entités régionales et internationales; et l'amélioration de la gouvernance et de l'efficacité des réseaux régionaux pour les femmes dans le secteur maritime.	3.1.1 Soutenir les huit associations régionales de femmes du secteur maritime (WIMA) de l'OMI et leurs sections nationales, en partenariat avec les États Membres et d'autres partenaires de développement, afin de promouvoir des initiatives et des activités visant à promouvoir la représentation équilibrée des sexes dans le secteur maritime. Par exemple, des programmes de mentorat, l'identification d'expertes en la matière pour soutenir les événements et la promotion d'expériences réussies. Au cours de la période biennale, il s'agira notamment d'aider chacune des sept associations régionales à organiser au moins un événement thématique majeur :

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
		- AWIMA - MAMLa - WIMOWCA/NPWMP-WCA (a rejoint l'événement en raison du partage de la région) - PacWIMA - WIMA Asia - WiMAC - WOMESA (Financé en partie par le Fonds TC)
4) Promotion du recrutement, de la rétention et de l'emploi durable des femmes dans le secteur maritime. Toutes les priorités thématiques	4.1 Reconnaissance et visibilité accrues de la contribution des femmes dans le secteur maritime, élimination des obstacles à la parité hommes-femmes et renforcement de la coopération entre les entités régionales et internationales dans le cadre de l'égalité des sexes et de l'autonomisation des femmes.	4.1.1 Activités visant à promouvoir le recrutement, la rétention et l'emploi durable des femmes dans le secteur maritime, y compris l'organisation d'un événement pour commémorer la Journée internationale des femmes du secteur maritime (18 mai) et l'attribution du Prix de l'OMI pour l'égalité entre les hommes et les femmes (Fonds TC)
5) Collecte efficace de données sur les femmes employées dans le secteur maritime. Toutes les priorités thématiques	5.1 Amélioration de l'étalonnage des statistiques sur l'égalité des sexes dans le secteur maritime mondial public et privé.	5.1.1 Remise de la deuxième enquête internationale OMI-WISTA sur les femmes du secteur maritime
		Activités financées par le Fonds TC
		Ressources nécessaires totales (en dollars)
		Allocation des ressources du Fonds TC (en dollars)
		Fonds de donateurs requis pour les activités (en dollars)
		1 et 4 (entièrement) 2 et 3 (en partie)
		1 628 900
		673 813
		955 087

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
Programme mondial 4 – Renforcement des capacités et formation		
1) Appuyer les établissements de formation maritime à vocation mondiale et les établissements de formation maritime, par l'intermédiaire du financement de bourses. En outre, former le personnel maritime des pays en développement, aux fins de l'application efficace et uniforme des instruments et des règles de l'OMI. Toutes les priorités thématiques	1.1 Appui aux établissements de formation maritime à vocation mondiale et aux établissements de formation maritime : - jusqu'à 15 ressortissants nationaux formés à l'UMM; - jusqu'à 15 ressortissants nationaux formés à l'IMLI; - jusqu'à 60 ressortissants nationaux formés à l'IMSSEA; - jusqu'à 20 directeurs de port expérimentés formés à l'IPER.	1.1.1 Appui aux établissements de formation maritime à vocation mondiale et aux établissements de formation maritime : - octroi de 15 bourses d'étude à l'UMM; - octroi de 15 bourses d'étude à l'IMLI; - octroi d'un nombre maximal de 60 bourses pour des cours de perfectionnement de courte durée organisés à l'IMSSEA; - octroi d'un nombre maximal de 20 bourses pour le cours de formation supérieure d'une durée de cinq semaines sur l'exploitation et la gestion des ports, organisé à l'IPER. (Financé en partie par le Fonds TC)
2) Conférences, séminaires, webinaires et ateliers à l'UMM et à l'IMLI sur une variété de disciplines maritimes et participation à des conférences, à des cours de perfectionnement professionnel, etc.; soutien à la gouvernance de l'UMM, de l'IMLI. Toutes les priorités thématiques	2.1 Transfert des connaissances des membres du Secrétariat de l'OMI (spécialistes du domaine en question) aux étudiants de l'UMM et de l'IMLI, et participation à des activités organisées par l'UMM et l'IMLI. Mise à disposition de conférenciers par le personnel de l'UMM et de l'IMLI à l'IMLI et à l'UMM.	2.1.1 Coûts afférents à la dispense de cours magistraux par des membres du personnel de l'OMI à l'UMM et à l'IMLI. Coûts afférents aux conférences données par du personnel de l'UMM et de l'IMLI à l'IMLI et à l'UMM; coûts afférents à l'appui à la gouvernance de l'UMM et de l'IMLI (Fonds TC)
3) Accroître les ressources humaines en vue de la mise en œuvre efficace du PICT. Toutes les priorités thématiques	3.1 Renforcement accru des capacités en vue de la mise en œuvre efficace du PICT.	3.1.1 Provision destinée à couvrir les dépenses d'appui de quatre administrateurs auxiliaires provenant d'un pays en développement, recrutés à titre gratuit (Fonds TC)
4) Aider les pays en développement à formuler des politiques nationales de transport maritime pour assurer le développement durable, la gestion et le renforcement du secteur maritime. LEG 1	4.1 Formulation de politiques nationales de transport maritime visant, notamment, à garantir que les pays en développement s'acquittent efficacement des obligations et responsabilités internationales qui leur incombent en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers.	4.1.1 Six ateliers/séminaires nationaux sur la formulation d'une politique nationale de transport maritime (Financé en partie par le Fonds TC)

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
5) Former les juristes et les législateurs nationaux chargés de transposer les conventions dans la législation nationale aux techniques de rédaction de textes législatifs et aux mécanismes à appliquer au moment d'élaborer une législation nationale. LEG 2	5.1 Compréhension renforcée des conventions de l'OMI et de la manière dont elles doivent être mises en œuvre et appliquées dans la législation nationale.	5.1.1 Deux ateliers sur les principes généraux de l'élaboration d'une législation nationale visant à mettre en œuvre les conventions de l'OMI (un en 2024 et un en 2025) au Siège de l'OMI pour un maximum de 30 participants de pays en développement
6) Dispenser une formation globale sur les conventions de l'OMI relatives à la responsabilité civile et à l'indemnisation, l'accent étant mis sur la mise en œuvre et l'exécution du régime de pleine responsabilité. LEG 3	6.1 Meilleure compréhension du régime de responsabilité et d'indemnisation Promotion de la ratification et de la pleine mise en œuvre des instruments de l'OMI.	6.1.1 Élaboration de brochures d'information sur les conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à l'indemnisation (Financé par le Fonds TC)
7) Mettre au point des programmes de formation complets et normalisés sur un certain nombre de conventions et d'instruments prioritaires relatifs à l'environnement. MEPC 1, MEPC 2	7.1 Connaissances et capacité accrues aux niveaux national, régional et mondial, grâce à l'élaboration et à la fourniture de supports de formation visant à accroître les capacités et les connaissances sur un certain nombre de conventions et d'instruments prioritaires relatifs à l'environnement.	7.1.1 Mise au point de six cours d'apprentissage en ligne suivants sur les conventions et les instruments prioritaires relatifs à l'environnement : - Ratification/mise en œuvre des Annexes II et III de MARPOL; - Zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA); et - Révision d'un module du cours d'apprentissage en ligne de l'OMI intitulé "Introduction to Marine Biofouling : Impacts and Management of Risks" afin d'y inclure les Directives de 2023 récemment adoptées pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes (Directives de 2023 sur l'encrassement biologique).

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
8) Élaboration du manuel explicatif sur la mise en œuvre des règles types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux, du matériel de formation connexe et, éventuellement, du matériel de formation en ligne connexe. MSC 8	8.1 Sensibilisation et capacité accrues des administrations maritimes à traduire et à incorporer les règles types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux dans leur droit national respectif.	8.1.1 Développement des éléments de formation suivants, en partenariat avec IMLI et l'UMM, sous la coordination de l'OMI : - le manuel explicatif et le contenu de la formation en ligne (basé sur le manuel explicatif); - préparation de matériel de formation en ligne pour soutenir la mise en œuvre des règles types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux, y compris la production de vidéos pour finaliser le matériel de formation en ligne.
Activités financées par le Fonds TC		2, 3 et 6 (entièrement) 1 et 4 (en partie)
Ressources nécessaires totales (en dollars)		3 131 220
Allocation estimée des ressources du Fonds TC (en dollars)		2 222 234
Fonds de donateurs requis pour les activités		908 986

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
Programme mondial 5 - Soutenir l'action en faveur du climat et de l'air pur dans le secteur du transport maritime		
1) Soutenir la ratification et la mise en œuvre de l'Annexe VI de MARPOL, la résolution MEPC.376(80) sur la Stratégie de 2023 de l'OMI concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires (Stratégie de 2023 de l'OMI concernant les GES), la mise en œuvre cohérente de la stratégie IMO2020 et les zones de contrôle des émissions de soufre (SECA). MEPC 1	1.1 Nombre accru de ratifications de l'Annexe VI de MARPOL et, en particulier, appui à la mise en œuvre des mesures à court terme. 1.2 Connaissances et compétences accrues des participants concernant les aspects pertinents de l'Annexe VI de MARPOL. 1.3 Sensibilisation et connaissance accrues des moteurs, des avantages et des processus d'élaboration des plans d'action nationaux (PAN), ainsi que des compétences accrues pour élaborer des plans qui traitent des émissions de GES provenant des navires.	1.1.1 Des activités ciblées de formation et de renforcement des capacités à l'appui de la réduction des émissions atmosphériques des navires et des ports, et de la mise en œuvre efficace de la Stratégie de 2023 de l'OMI concernant les GES pour compléter les initiatives pertinentes existantes et les projets thématiques à long terme, y compris : - Soutien au cours des premières années de mise en œuvre des mesures de réduction des GES à court terme, y compris la facilitation de la collecte de données (Fonds TC) - Tables rondes nationales sur l'élaboration d'un PAN, avec des pays spécifiques à déterminer en fonction des résultats des projets thématiques à long terme de l'OMI (financés en partie par le Fonds TC)

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
	1.4 Sensibilisation et connaissance accrues des mesures de réduction des GES en relation avec la Stratégie de l'OMI concernant les GES. 1.5 Meilleure compréhension des progrès actuels et des possibilités d'adoption de combustibles de substitution, d'énergies renouvelables et de technologies vertes dans le secteur du transport maritime.	- Ateliers spécialisés nationaux, régionaux et mondiaux pour soutenir les efforts des pays dans la ratification, la mise en œuvre, la conformité et l'application des prescriptions de l'Annexe VI de MARPOL, soutenus par les centres régionaux de coopération en matière de technologie maritime (MTCC) dans la mesure du possible (financés en partie par le Fonds TC)
2 Renforcer les capacités à mettre en œuvre et à faire appliquer les dispositions de la règle 29 de l'Annexe VI de MARPOL relatives à la "promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires". MEPC 1	2.1 Application efficace des mesures et actions énoncées dans la Stratégie initiale de l'OMI concernant les GES, suivi des résultats des évaluations des incidences des mesures envisageables, et meilleure compréhension du système de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires. 2.2 Appui renforcé à l'élaboration de plans d'action nationaux visant à accroître la coopération nationale au sein de la vaste communauté des acteurs maritimes aux niveaux national, régional et local, afin de faciliter la réduction des émissions de GES.	2.1.1 Trois ateliers régionaux sur l'élaboration de mesures de réduction des GES à moyen terme (Fonds TC) 2.1.2 Analyse multisectorielle à l'appui de la transition énergétique nationale et de l'élaboration d'un plan d'action national visant à lutter contre les émissions de GES provenant des navires, qui repose sur la résolution MEPC.327(75) et s'appuie sur les travaux relatifs au projet GreenVoyage-2050. (Fonds TC)
3 Participation aux réunions et activités pertinentes du système des Nations unies sur la mise en œuvre des objectifs de développement durable des Nations Unies (ODD), notamment les ODD 13 et 14. MEPC 1	3.1 Participation accrue aux réunions et activités pertinentes du système des Nations Unies sur la mise en œuvre des ODD, notamment les ODD 13 et 14.	3.1.1 Participation aux conférences des Nations Unies sur le climat et à d'autres réunions pertinentes des Nations Unies. (Fonds TC)
4 Soutenir la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL concernant le plan d'action de l'OMI sur les débris marins afin de lutter contre les déchets plastiques en mer provenant de la navigation et de la pêche. MEPC 1	4.1 Mise en œuvre effective des priorités du plan d'action national (PAN), l'accent étant mis dans un premier temps sur la réforme de la législation et des politiques nationales en vue de la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL.	4.1.1 Tables rondes nationales pour faciliter la mise en œuvre des PAN, en se concentrant sur la réforme juridique/politique, ainsi que sur la mise en œuvre de partenariats régionaux pour prendre des mesures conjointes sur les questions relatives aux débris marins (financées en partie par le Fonds TC)

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
		Activités financées par le Fonds TC 2 et 3 (entièrement) 1 et 4 (en partie)
	Ressources nécessaires totales (en dollars)	1 370 000
	Allocation des ressources du Fonds TC (en dollars)	1 199 386
	Fonds de donateurs requis pour les activités (en dollars)	170 614

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
Programme mondial 6 – Renforcement de la sûreté maritime		
1) Promouvoir la mise en œuvre efficace, la vérification du respect et l'application des dispositions des traités SUA, des mesures spéciales de l'OMI visant à renforcer la sûreté maritime, ainsi que la mise en place, selon que de besoin, et le renforcement permanent, le cas échéant, des mesures de sûreté efficaces applicables aux navires et aux installations portuaires, tout en s'efforçant également de contribuer à la réalisation des buts et objectifs de la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies et de traiter le problème des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires. (MSC 2)	1.1 Efforts accrus des gouvernements et du secteur pour améliorer la sécurité dans le secteur du transport maritime international par : l'organisation ou la participation à des missions d'évaluation des besoins/de conseil; l'organisation d'ateliers, de séminaires et de cours de formation nationaux/régionaux; l'élaboration de la documentation pédagogique, des directives et d'autres aides à l'appui d'une démarche cohérente aux niveaux national, régional et international en matière de sûreté maritime et de renforcement des capacités; et d'autres activités connexes, notamment en participant à des activités et programmes pertinents mis en place par des gouvernements, l'Organisation des Nations Unies (y compris l'ensemble de ses organismes, programmes, fonds, bureaux et organes) et des organisations intergouvernementales.	1.1.1 Appui permettant à l'OMI de participer à l'examen de questions ou à la réalisation d'activités de renforcement des capacités qui relèvent des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, du Code ISPS, des traités SUA de 1988 et de 2005 ou de la Convention FAL, ou pour lesquelles l'OMI a été identifiée comme l'institution chef de file ou d'appui, dans les contextes suivants : .a travaux menés par le Pacte mondial de coordination contre le terrorisme concernant la résolution A/Res/60/288 de l'Assemblée générale ("La Stratégie antiterroriste mondiale de l'Organisation des Nations Unies"), en particulier la partie III du Plan d'action correspondant; .b réponse aux pays qui sollicitent des évaluations des besoins et une assistance en matière de sûreté maritime, au titre des obligations dont ils doivent s'acquitter en vertu de la résolution 1373 (2001) du Conseil de sécurité de l'ONU, et participation de l'OMI aux visites sur le terrain effectuées par la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme des Nations Unies (DECT) visant à évaluer le degré d'application

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
		des dispositions de la résolution 1373 du Conseil de sécurité; et .c activités de renforcement des capacités organisées par : 1) des États Membres pour leur propre compte; 2) des États Membres au profit d'autres États Membres; et 3) l'ONU, ses institutions spécialisées et organismes ou des organisations intergouvernementales ou régionales. Personnel de l'OMI et/ou consultant voyage, indemnité journalière de subsistance et honoraires le cas échéant, pour assister aux réunions des parties prenantes et participer aux évaluations du DECT.
2) Promouvoir le respect des dispositions de la règle V/19-1 de la Convention SOLAS sur la mise en œuvre du système LRIT. (MSC 2) 3) En lien avec la rubrique 2. Mettre au point ou améliorer les systèmes d'appréciation de la situation maritime et de communication. (MSC 2)	2.1 et 3.1 Amélioration de la compréhension et de la mise en œuvre de l'appréciation de la situation maritime afin de renforcer la sûreté maritime aux niveaux national et régional.	2.1.1 Formation en présentiel et à distance pour fournir une assistance aux Gouvernements contractants à la Convention SOLAS pour les aider à respecter les dispositions de la règle V/19-1 de la Convention SOLAS relative à la mise en œuvre du système LRIT 3.1.1 Formation en personne et à distance pour aider à l'amélioration des systèmes d'appréciation de la situation maritime et de communication et à l'amélioration de l'utilisation et de l'échange d'informations sur l'appréciation de la situation maritime, en particulier entre les États participants, et des aspects connexes de la sécurité de la navigation, de la protection du milieu maritime et de la recherche et du sauvetage, qui peuvent être exploités pour améliorer la sûreté maritime. Mise à jour du matériel existant fourni par les sections de la sûreté maritime et de la sécurité opérationnelle

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
4) Promotion de la réglementation de l'OMI en matière de cybersécurité maritime et de la mise en œuvre de la gestion des cyber-risques conformément à la résolution MSC.428 (98) et à la circulaire MSC-FAL.1-Circ.3-Rev 2.	4.1 Améliorer l'état de préparation pour prévenir, atténuer et traiter les risques liés à la cybersécurité, ce qui permet de renforcer la sûreté maritime des navires et de réduire la vulnérabilité aux menaces.	4.1.1 Élaboration de matériel de formation pour aider les États Membres à comprendre et à mettre en œuvre les orientations de l'OMI et du secteur. Visites d'évaluation visant à fournir des conseils et des recommandations pour améliorer la gestion des cyber-risques et la coordination interinstitutions au niveau national. Recrutement d'un consultant chargé d'élaborer le plan directeur de l'OMI pour la gestion des cyber-risques liés à la sûreté maritime, conformément à la demande du Secrétaire général
5) Promotion de la mise en œuvre du Code de conduite de Yaoundé en fournissant des conseils d'experts sur tous les aspects de la sûreté maritime. Travailler avec les organismes partenaires des Nations Unies pour couvrir les éléments du Code et assurer la coordination entre les parties prenantes.	5.1 Mise en œuvre correcte et efficace du Code de conduite de Yaoundé. Meilleure coordination entre les partenaires. Renforcer la visibilité de l'OMI et assurer l'accomplissement de son mandat.	5.1.1 Assistance aux États Membres du golfe de Guinée pour les aider à mettre en œuvre la stratégie de sûreté maritime de l'OMI dans le golfe de Guinée, dans le cadre du mandat de l'Organisation visant à renforcer la sûreté maritime. Réunions, évaluation, rapport et missions connexes
6) Diffusion de la publication de l'OMI sur la sûreté maritime (copies papier et livres électroniques).	6.1 Meilleure connaissance du Guide pour la sûreté maritime et le Code ISPS et de la Convention SUA. Meilleure utilisation des ressources de publication dans nos activités de formation. Augmentation des ventes du Guide.	6.1.1 Achat du Guide pour la sûreté maritime et le Code ISPS et de la Convention SUA à utiliser dans nos formations
Activités financées par le Fonds TC		1 à 6 (en partie)
Ressources nécessaires totales (en dollars)		640 000
Allocation des ressources du Fonds TC (en dollars)		202 144
Fonds de donateurs requis pour les activités (en dollars)		437 856

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
Programme mondial 7 – Programme d'audit des États Membres de l'OMI		
1) Former des auditeurs à la préparation et à la participation au Programme d'audit des États Membres de l'OMI. MSC 3 et LEG 2	1.1 Augmentation du nombre d'auditeurs formés. 1.2 Mise à jour des supports de cours en ligne en fonction des dernières prescriptions de l'OMI.	1.1.1 Quatre cours régionaux de formation à l'intention de 24 auditeurs 1.1.2 Participation d'observateurs au processus d'audit 1.2.1 Tenue à jour du cours d'apprentissage en ligne à l'intention des auditeurs du Programme d'audit des États Membres de l'OMI
2) Former des auditeurs principaux à la préparation et à la participation au Programme d'audit des États Membres de l'OMI. MSC 3, LEG 1 et LEG 2	2.1 Augmentation du nombre d'auditeurs formés.	2.1.1 Un cours centralisé de formation à l'intention de 20 auditeurs principaux
3) Formation des administrateurs maritimes à la mise en œuvre du Programme d'audit, y compris les activités de préparation, de conduite et de post-audit, ainsi que la mise en œuvre effective de la norme d'audit (Code III) sur la base des recommandations relatives à la mise en œuvre du Code III. MSC 3, LEG 1 et LEG 2	3.1 Augmentation du nombre d'administrateurs maritimes formés pour une mise en œuvre efficace du Programme d'audit.	3.1.1 Un atelier national et quatre ateliers régionaux pour les administrateurs maritimes (24 par activité) sur la mise en œuvre du Programme d'audit
Activités financées par le Fonds TC		2 (entièrement) 1 et 3 (en partie)
Ressources nécessaires totales (en dollars)		600 000
Allocation des ressources du Fonds TC (en dollars)		336 906
Fonds de donateurs requis pour les activités (en dollars)		263 094

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
Programme mondial 8 - Coopération technique et questions émergentes		
1) Promotion des notions de développement maritime et de l'économie bleue durable, et l'importance que revêtent l'adoption, la mise en œuvre et le respect des dispositions des instruments de l'OMI, afin de réaliser les composantes maritimes du Programme de développement durable à l'horizon 2030, et afin de garantir que les questions maritimes mondiales restent en haut de la liste des priorités dans les programmes gouvernementaux pour l'avenir. Toutes les priorités thématiques	1.1 Les questions maritimes sont dûment prises en compte aux plus hauts niveaux politiques des États Membres, par exemple dans les stratégies nationales. 1.2 Sensibilisation accrue aux possibilités offertes par une économie bleue durable. 1.3 Engagement du secteur et du public dans les principales campagnes maritimes de l'OMI.	1.1.1 Participation et engagement de l'OMI auprès du système des Nations Unies et d'autres parties prenantes pour défendre les questions maritimes stratégiques et l'économie bleue 1.2.1 Développement de matériel promotionnel pour sensibiliser aux questions maritimes, ainsi qu'aux activités et projets de coopération technique (financé en partie par le Fonds TC) 1.3.1 Campagne dans les médias sociaux pour promouvoir la Journée des gens de mer 2024 et 2025 (Fonds TC) 1.3.2 Publication du rapport annuel du TC et d'autres documents de relations publiques associés (Fonds TC)
2) Renforcer les partenariats de coopération technique entre l'OMI, les pays en développement, les pays partenaires, les organisations et le secteur afin d'identifier et de suivre en permanence les besoins réels des États Membres et d'améliorer les possibilités de mobilisation des ressources. Toutes les priorités thématiques	2.1 Renforcement des modalités de transfert des expériences maritimes et des enseignements tirés des divers partenaires de la coopération technique, y compris le secteur, aux pays bénéficiaires concernés. 2.2 Augmentation du nombre de partenariats de coopération technique et renforcement de l'engagement et des relations avec les États Membres. 2.3 Consolidation de la base de ressources financières pour le PICT et les projets. 2.4 Meilleure compréhension des besoins réels des États Membres en matière d'assistance technique.	2.1.1 Six ateliers régionaux de partenariat de connaissances pour promouvoir la stratégie de mobilisation des ressources de l'OMI et mettre en place des partenariats de connaissances pour identifier et développer des activités de coopération technique et de nouvelles propositions de projets (2 x Fonds TC) 2.1.2 Engagement avec les partenaires existants pour étendre les accords de partenariat existants et les donateurs potentiels/banques multilatérales de développement pour lever des fonds (financé en partie par le Fonds TC)

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
3) Soutenir la mise en œuvre de la stratégie de la Décennie pour le renforcement des capacités 2021-2030, y compris l'amélioration de la qualité et de la coordination de la planification, de l'établissement de rapports et de la mise en œuvre de la coopération technique. Toutes les priorités thématiques	3.1 Plan de travail/feuille de route afférents à la mise en œuvre de la Stratégie intitulée "Décennie pour le renforcement des capacités (2021-2030)". 3.2 De nouvelles méthodologies et de nouveaux outils, utilisant la technologie en ligne, pour améliorer et normaliser la mise en œuvre des activités de coopération technique, y compris de meilleurs outils de suivi, de gestion et d'évaluation.	3.1.1 Suivi et compte rendu de la mise en œuvre du plan de travail/de la feuille de route de la stratégie de la Décennie pour le renforcement des capacités 2021-2030 (Fonds TC) 3.2.1 Analyse et planification des recommandations du rapport d'évaluation établi sous la supervision et le contrôle du Bureau du contrôle interne et de déontologie du Secrétariat de l'OMI 3.2.2 Évaluation et amélioration des mécanismes internes qui soutiennent la mise en œuvre des activités de coopération technique, y compris le registre électronique des consultants de la coopération technique, le manuel de procédures TC, le système SAP pour les rapports du TC, etc. 3.2.3 Ateliers régionaux sur le GISIS et les comptes Web de l'OMI (Fonds TC)
4) Appuyer l'exécution au niveau mondial des priorités thématiques de coopération technique convenues par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC), notamment :		
4.1) Dans le cadre du projet GloFouling, promouvoir la sensibilisation et la mise en œuvre des directives relatives à la gestion de l'encrassement biologique. MEPC 2	4.1.1 Amélioration de la compréhension et renforcement des connaissances sur les dernières questions liées à la gestion de l'encrassement biologique et sur les approches efficaces de la gestion de l'encrassement biologique. 4.1.2 Formation du personnel à l'inspection et au nettoyage dans l'eau.	4.1.1.1 Ateliers régionaux de sensibilisation et de formation pour former les participants d'Afrique, des États arabes/Méditerranée, d'Asie, du Pacifique, d'Amérique latine et des Caraïbes aux approches de la gestion de l'encrassement biologique (financés en partie par le Fonds TC)
4.2) Mettre en avant les avantages associés à la ratification de la Convention de Hong Kong sur le recyclage écologiquement rationnel des navires par les États du port et les États du pavillon.	4.2.1 Documents destinés à servir de guide contribuant à une meilleure compréhension des responsabilités des principales parties prenantes dans le cadre de la Convention de Hong Kong et au renforcement des capacités locales.	4.2.1.1 Élaboration de documents destinés à servir de guide sur la Convention de Hong Kong pour aider les États Membres, les propriétaires de navires, les chantiers de recyclage de navires et le secteur (Fonds TC)

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
MEPC 3		
4.3) Renforcer les capacités et la participation aux échanges de vues internationaux sur les dernières évolutions en matière de préparation aux déversements d'hydrocarbures et de lutte contre ces déversements. MEPC 4	4.3.1 Meilleure connaissance des sujets concernant la préparation à la pollution par les hydrocarbures et la lutte en la matière, en vue d'améliorer les compétences techniques respectives et de renforcer les capacités au niveau national.	4.3.1.1 Appui et participation de l'OMI aux conférences internationales triennales sur les déversements d'hydrocarbures (Interspill 2024 et 2025) (Fonds TC) 4.3.1.2 Élaboration d'un programme de formation à la pollution des mers et à la lutte contre celle-ci dans le cadre du certificat de gestion environnementale de l'IEMA (PIEMA) pour la gestion des catastrophes
4.4) Promouvoir la ratification de la Convention OPRC et du Protocole OPRC-HNS et renforcer l'efficacité de leur application dans le cadre de l'Initiative mondiale OMI/IPIECA. MEPC 4	4.4.1 Renforcement des partenariats avec les secteurs pétrolier et gazier, dans le cadre de l'Initiative mondiale OMI/IPIECA, à l'appui du renforcement des capacités de préparation aux déversements d'hydrocarbures et de lutte contre ces déversements.	4.3.1.3 Appui à l'élaboration et/ou au maintien des dispositions en matière de préparation et d'intervention au niveau régional ou sous-régional, de plans d'action et d'autres activités dans le cadre de l'Initiative mondiale (Fonds TC)
4.5) Aider les États Membres à mettre en œuvre les mesures pertinentes visant à assurer la conservation des océans et à mettre en place une gouvernance durable des océans. MEPC 5	4.4.2 Sensibilisation accrue au rôle joué par l'OMI en ce qui concerne la gouvernance des océans, la biodiversité marine, la prévention de la pollution des mers, les détritiques marins, la gestion des océans et l'économie bleue. 4.4.3 Contribuer efficacement à la réalisation des ODD pertinents pour l'OMI d'ici à 2030, notamment conserver et exploiter de façon durable les océans, lutter contre les changements climatiques, favoriser l'innovation et renforcer les capacités et les institutions nationales, en mettant l'accent sur l'égalité entre les sexes, qu'il s'agisse de prendre compte les questions de genre dans la lutte contre les effets des changements climatiques, de promouvoir la participation des femmes à la gouvernance des océans ou d'autonomiser les femmes dans les domaines de la prévention des déversements d'hydrocarbures, de la préparation en la matière	4.5.1.1 Activités menées à bien en coopération avec d'autres institutions des Nations Unies et avec les parties prenantes sur les questions environnementales, notamment en ce qui concerne la gouvernance des océans, la Décennie des Nations Unies pour la restauration des écosystèmes (2021-2030), la biodiversité marine, la prévention de la pollution des mers, les détritiques marins, la gestion des océans et l'économie bleue, en particulier coopération avec ONU-Océans et avec le Groupe d'action pour l'océan, tirant pleinement parti du rôle central que joue la Division du milieu marin dans ces domaines en tant que secrétariat de la Convention et du Protocole de Londres et du GESAMP, et élaboration de supports de sensibilisation visant à mettre en évidence la contribution que l'OMI apporte à la réalisation des ODD (financé en partie par le Fonds TC)

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
	et de l'intervention et de la restauration en cas de tels événements.	
5) Soutenir la mise en œuvre au niveau mondial des priorités thématiques de coopération technique convenues par le Comité de la simplification des formalités (FAL) afin de promouvoir les systèmes d'échange électronique d'informations en vue de faciliter davantage le trafic maritime et de réduire la pollution, en particulier le projet "Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique". FAL 2	5.1 Mise à jour et extension du Répertoire et production de ses publications associées. Cela comprend la licence annuelle du logiciel, la gestion du dépôt pour l'hébergement des données du Répertoire de l'OMI, l'assistance à la modélisation pour les ensembles de données nouveaux et existants, les mises à jour de la base de données du Répertoire de l'OMI, la maintenance du serveur Web HTML pour le site Web du Répertoire de l'OMI, l'élaboration de rapports et d'outils, et la facilité d'utilisation.	5.1.1 Financement annuel du contrat d'hébergement et de mise à jour du Répertoire de l'OMI (Fonds TC)
6) Soutenir la mise en œuvre, au niveau mondial, des priorités thématiques de coopération technique convenues par le Comité de la sécurité maritime afin de promouvoir et de renforcer la sécurité des navires et des gens de mer. MSC 3	7.1 Amélioration de la compréhension et de la capacité à mettre en œuvre des instruments pour la sécurité des navires et des gens de mer, y compris des informations et des analyses du secteur pour soutenir les résultats en matière de sécurité.	6.1.1 Statistiques sur les accidents de mer et analyse des tendances (financé en partie par le Fonds TC)
7) Soutenir la mise en œuvre à l'échelle mondiale des priorités thématiques de coopération technique convenues par le Comité juridique afin de renforcer les capacités juridiques, les politiques maritimes et les infrastructures des administrations maritimes nationales. LEG 1	7.2 Mise en œuvre renforcée des obligations et responsabilités internationales qui incombent à l'État Membre en tant qu'État du pavillon, État du port et État côtier.	7.2.1 Ateliers, séminaires et cours de formation visant à améliorer la connaissance et la compréhension des obligations maritimes internationales, ainsi qu'à développer les capacités juridiques nécessaires à la mise en œuvre de ces obligations
Activités financées par le Fonds TC		1, 2, 3, 4 et 6 (en partie) 5 (entièrement)
Ressources nécessaires totales (en dollars)		1 879 000
Allocation des ressources du Fonds TC (en dollars)		621 255

Objectifs immédiats	Résultats escomptés	Activités
Fonds de donateurs requis pour les activités (en dollars)		1 257 745

Résumé des ressources nécessaires pour tous les programmes mondiaux

Total des ressources nécessaires pour tous les programmes mondiaux (en dollars)	11 154 120
Allocation des ressources du Fonds TC pour tous les programmes mondiaux (en dollars)	5 660 026
Fonds de donateurs requis pour les activités restantes dans tous les programmes mondiaux (en dollars)	5 494 094

APPENDICE 3

GLOSSAIRE

Programme 2030	Programme de développement durable à l'horizon 2030
Stratégie AIM 2050	Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050
AAMA	Association des administrations maritimes africaines
Mémorandum d'entente d'Abuja	Mémorandum d'entente pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur le contrôle des navires par l'État du port
AFS	Systèmes antisalissure
Convention AFS	Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires
Agenda 2063	Agenda 2063 : l'Afrique que nous voulons est le cadre stratégique commun du continent pour une croissance inclusive et un développement durable
Protocole d'Aktau (à la Convention de Téhéran)	Protocole concernant la préparation, l'intervention et la coopération régionales en matière de lutte contre les incidents de pollution par les hydrocarbures
APHoMSA	Forum des responsables des agences de sécurité maritime de l'Asie et du Pacifique
ASEAN	Association des nations de l'Asie du Sud-Est
ASEAN MTWG	Groupe de travail sur les transports maritimes de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est
UA	Union africaine
AWIMA	Association des femmes du secteur maritime arabe
Directives sur l'encrassement biologique	Directives pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes
Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute	Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute
BWM	Gestion des eaux de ballast
Convention BWM	Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires
CASIT	Cours de formation des inspecteurs de navires de la région des Caraïbes
Carib-SMART	Programme visant à créer et à mettre en œuvre un système de transport maritime durable dans la région des Caraïbes
Accord du Cap	Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977
CAPs	Plan de mesures correctives
CASRs	Rapports récapitulatifs des synthèses d'audit
CLC 92	Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
CMPs	Profils maritimes de pays
COCATRAM	Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (Commission centraméricaine du transport maritime)
COVID-19	maladie à coronavirus 2019

CTA	Accord du Cap de 2012
DECT	Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT)
DIHMAR	Directeurs et chefs des administrations maritimes
DPP	Département des partenariats et projets
DSA	Indemnité journalière de subsistance
ECA	Zone de contrôle des émissions
ECDIS	Système de visualisation de cartes électroniques et d'information
ESA	Afrique de l'Est et australe
UE	Union européenne
FAL	Comité de la simplification des formalités
Convention FAL	Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
FSI	Application des instruments par l'État du pavillon
Fonds 92	Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
G7++FoGG	Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée
GCLME	Grand écosystème marin du golfe de Guinée
FEM	Fonds pour l'environnement mondial
GESAMP	Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin
GES	Gaz à effet de serre
GHG SMART	Programme de formation au transport maritime durable à l'appui de la Stratégie concernant les GES
Stratégie concernant les GES	Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires
GI	Initiative mondiale
GI WACAF	Initiative mondiale pour l'Afrique occidentale, centrale et australe (OMI-IPIECA)
GIA	Alliance mondiale du secteur
GIA-SEA	Alliance mondiale du secteur pour l'Asie du Sud-Est
GISIS	Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI
GlobalReg	Règles de sécurité applicables aux navires non soumis aux conventions
Partenariats GloFouling	Création de partenariats pour aider les pays en développement à réduire au minimum les incidences de l'encrassement biologique (projet FEM/PNUD/OMI)
SMDSM	Système mondial de détresse et de sécurité en mer
GoG	Golfe de Guinée
Projet GreenVoyage 2050	Global project aiming to transform the shipping industry towards a lower carbon future (projet Norvège/OMI)
Convention de Hong Kong	Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009
SNPD	Substances nocives et potentiellement dangereuses
HTML	Langage de balisage hypertexte
AISM	Association internationale de signalisation maritime

IAMSAR	Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
IEMA	Institute of Environmental Management and Assessment
OHI	Organisation hydrographique internationale
Code III	Code d'application des instruments de l'OMI
OIT	Organisation internationale du Travail
Code IMDG	Code maritime international des marchandises dangereuses
IMLI	Institut de droit maritime international
OMI	Organisation maritime internationale
Répertoire de l'OMI	Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique
IMO2020	Réduction obligatoire à 0,50 % de la teneur en soufre du fuel-oil des navires
IMSAS	Programme d'audit des États Membres de l'OMI
Code IMSBC	Code maritime international des cargaisons solides en vrac
IMSSEA	Académie maritime internationale pour la sécurité, la sûreté et l'environnement
INTERSPILL	Forum international sur les déversements d'hydrocarbures
COI	Commission de l'océan Indien
IOSC	Conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures
IPER	Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche du Havre (Le Havre)
IPIECA	The global oil and gas industry association for environmental and social issues
ISM	Code international de gestion de la sécurité
Code ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
PICT	Programme intégré de coopération technique
IUU	Pêche illicite, non déclarée et non réglementée
IWT	Commerce illicite d'espèces sauvages
JPOs	(sans objet en français)
LC	Convention de Londres
PMA	Pays les moins avancés
LEG	Comité juridique
LP	Protocole de Londres
Protocole/Convention de Londres	Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, telle que modifiée
LRIT	Système d'identification et de suivi à grande distance
MARPOL	Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, tel que modifié
AMD	appréciation de la situation maritime
MDBs	Banque multilatérale de développement
MED	Division du milieu marin
MEPC	Comité de la protection du milieu marin

MEDEXPOL	Atelier régional sur l'intervention en cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses
MENA	Région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord
MoU	Mémorandum d'entente
MRCC	Centre de coordination de sauvetage maritime
MSA	Appréciation de la situation maritime
MSC	Comité de la sécurité maritime
MSW	Guichet unique maritime
MTCCs	Centre de coopération en matière de technologie maritime
NAPs	Plans d'action nationaux
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique
NMTPs	Politique relative aux transports maritimes
NPWMP	Réseau de femmes professionnelles des secteurs maritime et portuaire
OECS	Organisation des États des Caraïbes orientales
OJT	Formation en cours d'emploi
OPRC	Préparation, lutte et coopération en matière de pollution par les hydrocarbures
Convention OPRC	Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures
Protocole OPRC-HNS	Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses
PacWIMA	Association des Océaniennes du secteur maritime
PERSGA	Organisation régionale pour la protection de la mer Rouge et du golfe d'Aden
PETMM	
IP	Indicateur de performance
PIEMA	IEMA Practitioner
PRFs	Installation de réception portuaire
PSC	Contrôle par l'État du port
PSSAs	zones maritimes particulièrement vulnérables
RAC	Centre d'activités régional
Red-MAMLa	Réseau des femmes des Autorités maritimes d'Amérique latine
REMPEC	Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle
REMPEITC-Caribe	Centre régional d'information d'urgence et de formation sur la pollution marine
ROCRAM	Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Americas (Réseau opérationnel de coopération régionale des autorités maritimes des Amériques)
ROCRAM-CA	Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Centroamérica y República Dominicana (Réseau opérationnel de coopération régionale des autorités maritimes de l'Amérique centrale et de la République dominicaine)
Code RO	Code régissant les organismes reconnus

RPO	Bureau de présence régionale de l'OMI
R&D	Recherche-développement
Orientations de Samoa	Modalités d'action accélérées des petits États insulaires en développement
SAR	Recherche et sauvetage
Convention SAR	Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes
OS	Orientation stratégique
ODD	Objectifs de développement durable (Nations Unies)
SECAs	Zones de contrôle des émissions de soufre
PEID	Petits États insulaires en développement
SOLAS	Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée
SO _x	Oxyde de soufre
CPS	Communauté du Pacifique
PROE	Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement
STCW	Formation des gens de mer, délivrance des brevets et veille
Convention STCW	Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée
Convention STCW-F	Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille
SUA	Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988
Projet SWiFT	Projet de guichet unique pour la facilitation du commerce
TC	Coopération technique
Fonds TC	Fonds de la coopération technique
TCC	Comité de la coopération technique
Tokyo MOU	Mémorandum d'entente pour l'Asie et le Pacifique sur le contrôle des navires par l'État du port
ONU	Organisation des Nations Unies
PNUAD	Plan-cadre des Nations Unies pour l'aide au développement
GNUD	Groupe des Nations Unies pour le développement
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
UNGAs	Assemblée générale des Nations Unies
UNSDCF	Plan-cadre de coopération des Nations Unies pour le développement durable
UNSCR	Résolution du Conseil de sécurité de l'ONU
WCA	Afrique de l'Ouest et du Centre
WIMAs	Associations des femmes du secteur maritime
WIMAC	Association des femmes du secteur maritime des Caraïbes
OMM	Organisation météorologique mondiale
WIMOWCA	Association des femmes du secteur maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
WISTA	Women's International Shipping & Trading Association
UMM	Université maritime mondiale

WOMESA	Association des femmes du secteur maritime de la région de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
YCC	Code de conduite de Yaoundé
