

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

TC 75/3(b)
2 mai 2025
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 2026 et 2027

Note du Secrétariat

RÉSUMÉ

<i>Résumé analytique:</i>	On trouvera dans le présent document des propositions relatives au Programme intégré de coopération technique (PICT) pour la période biennale 2026-2027 et à l'allocation annuelle des ressources du Fonds TC destinées à financer l'exécution du programme de coopération technique pour 2026 et 2027.
<i>Orientations stratégiques, le cas échéant:</i>	1, 3, 4, 5, 6, 7 et 8
<i>Résultats:</i>	1.19
<i>Mesures à prendre:</i>	Paragraphe 15
<i>Documents de référence:</i>	Résolutions A.1126(30), A.1166(32), A.1167(32) et A.1173(33); TC.1/Circ.76; TC 68/4(a); TC 73/3(b) et TC 75/4

Objet

1 On trouvera dans le présent document des propositions relatives au Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI pour la période biennale 2026-2027 et à l'allocation annuelle des ressources du Fonds de la coopération technique (Fonds TC)* destinées à financer l'exécution du programme. Le texte des propositions en question, qui figure en annexe, est composé de trois parties. La partie 1 présente le contexte stratégique du PICT, le cadre stratégique de la coopération technique et la méthode et les principes généraux qui président à la planification du PICT, et contient une section consacrée à l'adaptation du PICT aux besoins régionaux et nationaux. La partie 2 porte sur l'allocation des ressources du Fonds TC pour la période biennale 2026-2027. On trouvera dans la partie 3 les programmes thématiques proposés pour 2026-2027, sous réserve de la disponibilité de fonds.

* Se reporter aux Règles de fonctionnement révisées du Fonds de la coopération technique (TC.1/Circ.76).

Rappel des faits

2 Le Plan stratégique de l'Organisation pour la période de six ans allant de 2024 à 2029 (résolution A.1173(33)) (le Plan stratégique) confère à la coopération technique de l'OMI un rôle de premier plan pour concrétiser la vision et mener à bien la mission qui consistent à appliquer de manière uniforme les instruments de l'OMI tout en encourageant un développement inclusif, et pour contribuer à la mise en œuvre des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, en tenant compte de la Stratégie intitulée "Décennie pour le renforcement des capacités (2021-2030)" (résolution A.1166(32)).

3 À cet égard, conformément aux articles 2 e) et 15 k) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (Convention portant création de l'OMI), la coopération technique de l'OMI comporte deux volets principaux. Premièrement, le PICT, dont le financement est assuré au moyen du Fonds TC de l'OMI et complété par les contributions des donateurs, conformément aux modalités révisées de financement et de partenariat permettant d'assurer l'efficacité et la pérennité du Programme intégré de coopération technique (résolution A.1167(32)). Le PICT vise principalement à fournir une assistance aux États, qu'ils soient Membres de l'OMI ou Parties/Gouvernements contractants 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).

4 Deuxièmement, outre le PICT, l'OMI fournit une assistance technique par l'intermédiaire de projets thématiques à long terme, qui sont mis en œuvre grâce à des fonds extrabudgétaires obtenus dans le cadre de la stratégie de mobilisation des ressources en faveur des activités de coopération technique de l'OMI (TC 68/4(a)). Ces projets visent, dans les limites du mandat de l'OMI, à relever des défis mondiaux à une échelle bien plus importante que le PICT, et sont mis en œuvre avec l'appui de parties prenantes nationales, régionales et mondiales et de partenaires stratégiques sur une base pluriannuelle dans le cadre d'accords qui ont été négociés avec les donateurs respectifs.

5 Tout en reconnaissant que ces deux volets de la coopération technique de l'OMI sont soumis à des règles et procédures différentes compte tenu de leurs sources de financement, à la suite du regroupement de ces deux volets de la coopération technique sous l'égide de la Division de la coopération technique et de l'application des instruments en janvier 2024, le Secrétariat a entrepris d'intégrer les projets ainsi que les programmes relevant du PICT au sein d'un seul et unique cadre stratégique de coopération technique, de sorte que toutes les activités visant à renforcer les capacités soient cohérentes et alignées sur les objectifs globaux de l'OMI. Cela permet d'éviter une fragmentation et de garantir que toutes les activités d'assistance technique soient complémentaires et contribuent à atteindre les mêmes objectifs prioritaires mondiaux du secteur maritime. Une approche uniforme permet également à l'OMI d'allouer les ressources de manière plus efficace, d'éviter les chevauchements et de recenser les synergies entre le PICT et les projets thématiques à long terme. Cela est particulièrement important lorsque les fonds sont limités et qu'il est nécessaire de procéder à une exécution financièrement rationnelle. En outre, il ressort des appréciations émises par les États Membres lors de l'évaluation du PICT de l'OMI pour la période 2016-2019 en ce qui concerne l'intégration des activités du PICT dans des projets pluriannuels plus vastes (TC 71/6) que le recours à un unique cadre stratégique de coopération technique, aussi bien pour le PICT que pour les projets, permet de planifier des interventions à plus long terme en matière de développement des capacités dans les États Membres, en faisant en sorte que l'assistance technique ne soit

pas simplement réactive ou fragmentaire, mais qu'elle s'inscrive dans un effort de développement stratégique et durable.

6 Le Comité se souviendra des mises à jour qui avaient été faites à sa soixante-quatorzième (TC 74/6/1, paragraphes 6 à 8) et à sa soixante-treizième sessions (TC 73/6, paragraphes 7 et 13) au sujet des travaux relatifs à l'élaboration du cadre stratégique de la coopération technique, et qui visaient à mieux coordonner et à rendre plus rationnels la planification, la programmation et la mise en œuvre de la coopération technique, et à améliorer l'établissement de rapports destinés aux organes de l'OMI sur les réalisations et les effets de la coopération technique. Ceci se déroulait parallèlement aux travaux que le Comité effectuait sur le projet de stratégie de l'OMI en matière de développement des capacités (TC 74/16, paragraphes 6.3 à 6.10 et 6.24 à 6.40, et TC 75/6), et il sera possible d'aligner plus avant le PICT une fois que ces travaux seront achevés.

Propositions relatives au PICT et à l'allocation des ressources du Fonds TC pour la période biennale 2026-2027

7 Ces évolutions ont abouti à une proposition de structure révisée des programmes du PICT pour la période biennale 2026-2027. Celle-ci comprend 11 programmes thématiques alignés sur le mandat principal de l'OMI dans le domaine maritime et les orientations stratégiques du plan stratégique de l'OMI, ainsi que sur des thèmes transversaux qui contribuent à réaliser les objectifs généraux liés aux thèmes maritimes et les ODD (annexe, paragraphe 8 et tableaux 1 et 2).

8 La présentation de chacun des programmes thématiques, qui sont décrits de manière détaillée dans la partie 3 de l'annexe (paragraphes 53 à 285) possède une structure commune qui comprend une description des objectifs du programme, une liste des résultats qui permettent d'atteindre les objectifs (lesquels correspondent aux priorités thématiques de la coopération technique approuvées par chaque comité de l'OMI, le cas échéant) et les types d'assistance technique qui seront mis en œuvre au cours de la période biennale 2026-2027 afin d'atteindre ces résultats. Les interventions visant à renforcer les capacités seront planifiées à l'échelle mondiale sur le plan thématique, puis mises en œuvre au niveau local afin de garantir que les besoins nationaux et régionaux soient effectivement satisfaits, en tenant compte des conclusions de l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit dans le cadre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI (III 10/8 et III 10/INF.6) et d'autres éléments importants, comme indiqué en annexe (paragraphes 10 à 14).

9 En outre, pour chaque programme thématique, on trouvera une description des activités de développement des capacités que l'OMI met d'ores et déjà en œuvre pour atteindre les objectifs du programme, le cas échéant. Ceci vise à démontrer que chacun des programmes est cohérent avec les initiatives du PICT et l'allocation des ressources du Fonds TC proposées, et que les programmes sont conçus de manière à combler et à traiter les lacunes, sans faire double emploi avec des activités en cours.

10 Il est proposé que, lors de l'approbation du PICT pour la période biennale 2026-2027 par le Comité, les programmes thématiques soient mis en correspondance avec les ODD afin de mieux démontrer le rôle joué par le PICT dans la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030, en tenant compte des travaux du Comité sur cette question (TC 74/16, section 5). Il est proposé également d'élaborer des indicateurs de performance au niveau du programme applicables à chacun des programmes thématiques, afin de démontrer leur incidence dans le contexte des objectifs stratégiques généraux de l'OMI dans le domaine maritime, et de les soumettre au Comité pour examen à une session ultérieure.

11 L'allocation du Fonds TC s'élève à 14,8 millions de dollars pour la prochaine période biennale, soit 10 % de plus que l'allocation de 13,4 millions de dollars pour la période biennale en cours. Le montant exact dont le Fonds TC pourrait disposer est principalement lié au niveau de l'excédent du Fonds commercial sur une base annuelle, mais étant donné que les niveaux de l'excédent du Fonds commercial dépassent les montants prévus pour la période biennale actuelle, et compte tenu de l'évolution du taux de change dollar-livre sterling, qui est passé de \$1,25 pour £1,0 à \$1,30 pour £1,0, une hausse de ce montant est à prévoir.

12 La proposition d'allocation des ressources du Fonds TC visant à appuyer l'exécution des activités principales du PICT pour 2026 et 2027 est soumise à l'examen du Comité (annexe, partie 2). Ceci est conforme à la règle 4 des Règles de fonctionnement révisées du Fonds TC, qui dispose 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. Lors de l'examen des moyens possibles de rendre plus efficace l'exécution du PICT dans le cadre d'un programme de travail biennal, il sera tenu compte de toute autre proposition de modification appropriée des Règles de fonctionnement visant à permettre de mieux réagir au changement des circonstances et aux besoins émergents, en particulier au cours de la deuxième année de la période biennale, et un contrôle financier adéquat sera maintenu. Toute proposition de modification de ce type serait établie par le Secrétariat puis soumise à l'examen du Comité au TC 76.

13 La portée de chaque programme thématique du PICT et l'affectation correspondante des ressources du Fonds TC (annexe, paragraphes 43 et 44) tiennent compte des initiatives menées actuellement par l'OMI en matière de renforcement des capacités, dans le cadre desquelles des ressources substantielles sont d'ores et déjà investies dans certaines régions afin d'atteindre les objectifs des programmes thématiques. Ainsi, lors de la conception du PICT, l'objectif était de compléter les activités en cours, et d'éviter tout doublon avec ces dernières. Cela permet d'assurer la cohérence du programme de coopération technique de l'OMI dans sa globalité et d'appuyer l'intégration du PICT dans des projets pluriannuels de plus grande envergure (paragraphe 5). En outre, lorsque des besoins de mise en œuvre à long terme sont recensés, le Secrétariat envisagera d'utiliser le Fonds TC pour appuyer les premières phases de ces interventions à plus long terme, tout en s'efforçant d'obtenir des ressources additionnelles destinées à transformer ces interventions en projets thématiques à long terme afin d'obtenir un effet maximal dans une optique pluriannuelle.

14 En relation avec ce qui précède, compte tenu des ressources limitées dont dispose l'OMI aux fins de l'exécution du PICT, 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 en faveur des activités de coopération technique de l'OMI (TC 68/4(a)) et à la résolution A.1167(32) portant adoption des modalités révisées de financement et de partenariat permettant d'assurer l'efficacité et la pérennité du Programme intégré de coopération technique. De ce fait, les partenaires de l'Organisation pour le développement sont priés de reconnaître leurs obligations en tant qu'États Membres de l'OMI et de les honorer en apportant un appui financier et en renforçant leur appui financier au PICT dans le cadre d'arrangements durables à long terme.

Mesures que le Comité est invité à prendre

15 Le Comité est invité à :

- .1 approuver la structure révisée des programmes thématiques du PICT pour la période biennale 2026-2027 (paragraphe 7 à 10 et tableaux 1 et 2 de l'annexe);
- .2 approuver les propositions relatives à l'allocation annuelle des ressources du Fonds TC et à leur utilisation programmée en 2026 et 2027 (paragraphe 11 et 12 et tableau 3 de l'annexe);
- .3 souscrire à la proposition visant à aligner les programmes thématiques sur les ODD ainsi qu'à élaborer des indicateurs de performance au niveau du programme, en vue de soumettre un document à une prochaine session du Comité aux fins d'examen (paragraphe 10);
- .4 prier les États Membres de fournir un appui financier au PICT dans le cadre d'arrangements durables à long terme, et de renforcer leur appui financier (paragraphe 14); et
- .5 transmettre son avis et ses recommandations en ce qui concerne le PICT et l'allocation des ressources du Fonds TC pour la période biennale 2026-2027 à la cent trente-quatrième session du Conseil, afin que ce dernier 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 2026 et 2027**

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE 1 – VUE D'ENSEMBLE	4
Introduction et contexte stratégique	4
Cadre stratégique de la coopération technique	5
Principes et méthode présidant à la planification du PICT	6
Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies	13
Adapter le PICT aux besoins régionaux et nationaux	13
<i>Afrique</i>	14
<i>États arabes et Méditerranée</i>	16
<i>Asie</i>	17
<i>Pacifique</i>	19
<i>Europe orientale</i>	21
<i>Amérique latine</i>	22
<i>Caraïbes</i>	24
PARTIE 2 – BUDGET ET ALLOCATION DES RESSOURCES DU FONDS TC POUR 2026 ET 2027	26
Budget du Fonds de la coopération technique pour la période biennale 2026-2027	26
Allocation des ressources du Fonds TC pour la période biennale 2026-2027	27
Autorisation d'utiliser les ressources non affectées aux programmes	27
Mobilisation des ressources à l'appui du PICT	27
PARTIE 3 – PROGRAMMES THÉMATIQUES	31
THÈME 1 : RENFORCER LA SÉCURITÉ MARITIME MONDIALE AFIN DE RÉDUIRE LE NOMBRE D'INCIDENTS EN MER, D'ACCIDENTS EN MER ET DE PERTES EN VIES HUMAINES EN MER	31
Considérations générales	31
Priorités de l'OMI pour 2026-2027	33
THÈME 2 : RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME MONDIALE DANS LE BUT DE RÉDUIRE LE NOMBRE D'INCIDENTS DE SÛRETÉ ET D'AMÉLIORER LA PROTECTION DES NAVIRES ET DES GENS DE MER	45
Considérations générales	45
Priorités de l'OMI pour 2026-2027	48
THÈME 3 : RENFORCER LA PROTECTION ET LA PRÉSERVATION DU MILIEU MARIN	50
Considérations générales	50
Priorités de l'OMI pour 2026-2027	51
THÈME 4 : SOUTENIR L'ACTION EN FAVEUR DU CLIMAT ET DE L'AIR PUR DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES	62
Considérations générales	62
Priorités de l'OMI pour 2026-2027	66

THÈME 5 : RENFORCER L'EFFICACITÉ ET HARMONISER LES PROCÉDURES AFIN DE FACILITER LE TRAFIC ET LE COMMERCE MARITIMES INTERNATIONAUX	68
Considérations générales	68
Priorités de l'OMI pour 2026-2027	69
THÈME 6: RENFORCER LA CAPACITÉ JURIDIQUE ET LES CADRES INSTITUTIONNELS POUR UNE GOUVERNANCE MARITIME EFFICACE	75
Considérations générales	75
Priorités de l'OMI pour 2026-2027	77
THÈME 7: ÉGALITÉ DES SEXES ET ENVIRONNEMENT EXEMPT D'OBSTACLES POUR LES FEMMES DANS LE SECTEUR MARITIME	80
Considérations générales	80
Priorités de l'OMI pour 2026-2027	82
THÈME 8: ACCÈS À L'ENSEIGNEMENT ET À LA FORMATION MARITIMES POUR L'ENSEMBLE DE LA COMMUNAUTÉ MARITIME MONDIALE	84
Considérations générales	84
Priorités de l'OMI pour 2026-2027	85
THÈME 9 : AMÉLIORER LE RESPECT DES NORMES MARITIMES INTERNATIONALES AU MOYEN DU PROGRAMME D'AUDIT DES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI	89
Considérations générales	89
Priorités de l'OMI pour 2026-2027	91
THÈME 10: SENSIBILISATION À LA COOPÉRATION TECHNIQUE : PROMOUVOIR LE SECTEUR MARITIME ET ATTEINDRE LES OBJECTIFS MONDIAUX AU MOYEN DE PARTENARIATS	94
Considérations générales	94
Priorités de l'OMI pour 2026-2027	95
THÈME 11: PROGRAMME DE PRÉSENCE RÉGIONALE DE L'OMI : COLLABORATION ENTRE L'OMI ET LES ÉTATS MEMBRES ET FOURNITURE D'UNE ASSISTANCE LOCALE	99
Considérations générales	99
Priorités de l'OMI pour 2026-2027	100

PARTIE 1 – VUE D'ENSEMBLE

Introduction et contexte stratégique

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 Comme indiqué dans le Plan stratégique de l'Organisation pour la période de six ans allant de 2024 à 2029 (résolution A.1173(33), paragraphe 18) (le Plan stratégique), depuis près de 70 ans, l'OMI a élaboré plus de 50 instruments conventionnels internationaux, ainsi que des normes, directives et autres documents connexes. Seuls l'entrée en vigueur de ces instruments et l'application et le respect effectifs, efficaces et uniformes de leurs dispositions permettent de concrétiser tous les avantages qui découlent de cette vaste réglementation internationale. À cette fin, il est impératif que l'OMI mette fortement l'accent sur l'application continue, effective et uniforme de ses instruments par les États Membres et sur la promotion de leur entrée en vigueur, sur l'allégement de la charge administrative et sur l'exécution d'initiatives solides en matière de développement des capacités.

3 À cet égard, le Plan stratégique confère à la coopération technique de l'OMI un rôle de premier plan pour concrétiser la vision et mener à bien la mission qui consistent à appliquer de manière uniforme les instruments de l'OMI tout en encourageant un développement inclusif, et pour contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, en tenant compte de la Stratégie intitulée "Décennie pour le renforcement des capacités (2021-2030)" (résolution A.1166(32)). Il dispose que l'OMI proposera des activités ciblées de développement des capacités qui favorisent, encouragent et appuient les efforts déployés en matière d'application, notamment ceux des pays en développement, en particulier des petits États insulaires en développement (PEID) et des pays les moins avancés (PMA), en accordant toute l'attention nécessaire à leurs besoins. Cela sera mené à bien au moyen d'une analyse approfondie des conclusions du Programme d'audit des États Membres de l'OMI et/ou des données provenant d'autres sources, en encourageant toutes les parties prenantes à mettre en commun leurs meilleures pratiques, et en appuyant la mise en œuvre par les États Membres des plans de mesures correctives découlant des audits dont ils auront fait l'objet. L'OMI continuera par ailleurs de mettre au point et d'exécuter des projets et des partenariats dans le cadre de sa stratégie intitulée "Décennie pour le renforcement des capacités (2021-2030)" et de sa stratégie de mobilisation des ressources, conformément au Plan stratégique (résolution A.1173(33), paragraphes 20 et 21).

4 À cet égard, conformément aux articles 2 e) et 15 k) de la Convention portant création de l'OMI, la coopération technique de l'OMI comporte deux volets principaux. Premièrement, le Programme intégré de coopération technique (PICT), dont le financement est assuré au moyen du Fonds de la coopération technique (Fonds TC) de l'OMI (TC.1/Circ.76) et complété par les contributions des donateurs, conformément aux modalités révisées de financement et de partenariat permettant d'assurer l'efficacité et la pérennité du Programme intégré de coopération technique (résolution A.1167(32)). Le PICT vise principalement à développer les capacités des États Membres de l'OMI, en particulier des pays en développement, afin d'appuyer la mise en œuvre et le respect des traités internationaux multilatéraux de l'OMI et

d'aider ainsi les États Membres à s'acquitter efficacement des droits, devoirs et responsabilités qui leur incombent en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers. Le PICT est planifié et présenté tous les deux ans au Comité de la coopération technique (Comité TC) aux fins d'approbation.

5 Deuxièmement, outre le PICT, l'OMI fournit une assistance technique par l'intermédiaire de projets thématiques à long terme, qui sont mis en œuvre grâce à des fonds extrabudgétaires obtenus dans le cadre de la stratégie de mobilisation des ressources en faveur des activités de coopération technique de l'OMI (TC 68/4(a)). Ces projets visent, dans les limites du mandat de l'OMI, à relever des défis mondiaux à une échelle bien plus importante que le PICT, et sont mis en œuvre avec l'appui de parties prenantes nationales, régionales et mondiales et de partenaires stratégiques sur une base pluriannuelle dans le cadre d'accords qui ont été négociés avec les donateurs respectifs.

Cadre stratégique de la coopération technique

6 Bien que les deux composantes de la coopération technique de l'OMI soient soumises à des règles et procédures différentes compte tenu de leurs sources de financement, elles ont été alignées sur un même cadre stratégique de coopération technique de sorte que toutes les activités visant à renforcer les capacités soient cohérentes et alignées sur les objectifs globaux de l'OMI. Cela permet d'éviter une fragmentation et de garantir que toutes les activités d'assistance technique soient complémentaires et contribuent à atteindre les mêmes objectifs prioritaires mondiaux du secteur maritime. Une approche uniforme permet également à l'OMI d'allouer les ressources de manière plus efficace, d'éviter les chevauchements et de recenser les synergies entre le PICT et les projets thématiques à long terme. Cela est particulièrement important lorsque les fonds sont limités et qu'il est nécessaire de procéder à une exécution financièrement rationnelle.

7 En outre, il ressort des appréciations émises par les États Membres lors de l'évaluation du PICT de l'OMI pour la période 2016-2019 en ce qui concerne l'intégration des activités du PICT dans des projets pluriannuels plus vastes (TC 71/6) que le recours à un unique cadre stratégique de coopération technique pour le PICT et les projets permet de planifier des interventions à plus long terme en matière de développement des capacités dans les États Membres, en faisant en sorte que l'assistance technique ne soit pas simplement réactive ou fragmentaire, mais qu'elle s'inscrive dans un effort de développement stratégique et durable. Cela est conforme à la bonne pratique relative à la planification axée sur les résultats, laquelle vise à obtenir des effets ou résultats concrets et mesurables, et non pas uniquement à mener à bien des activités ou à atteindre les résultats.

8 Ceci a abouti à l'élaboration d'une structure révisée du PICT pour la période biennale 2026-2027. Celle-ci comprend 11 programmes thématiques alignés sur le mandat principal de l'OMI dans le domaine maritime, sur les priorités thématiques pour la coopération technique approuvées par chaque comité de l'OMI, ainsi que sur les thèmes transversaux qui facilitent la réalisation des objectifs généraux liés aux thèmes maritimes et des ODD.

9 On trouvera les onze priorités thématiques dans le tableau 1. Chaque programme a été aligné sur les orientations stratégiques qui figurent dans le Plan stratégique de l'OMI afin de démontrer le rôle que joue le programme de coopération technique dans son ensemble eu égard à la vision et à la mission de l'Organisation. Le tableau 2 présente une vue d'ensemble de la portée des programmes et les résultats que l'on cherchera à atteindre dans le cadre de chaque programme. Les résultats des six premiers programmes correspondent aux priorités

thématiques qui avaient été approuvées par les comités correspondants de l'OMI¹. Les résultats des programmes transversaux ont été conçus de façon à atteindre les objectifs de chacun des programmes, tels qu'ils sont décrits dans la partie 3 de la présente annexe.

Principes et méthode présidant à la planification du PICT

10 Chaque programme thématique permettra de planifier et de mettre en œuvre des initiatives de renforcement des capacités aux niveaux mondial, régional et national au cours de la période biennale 2026-2027, en donnant la priorité aux pays en développement, en particulier aux PEID et aux PMA, conformément à la résolution A.1127(30) sur les Principes directeurs du Programme intégré de coopération technique de l'OMI à l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030, laquelle a été prise en compte lors de l'élaboration du PICT pour la période biennale 2026-2027. Aux fins d'une meilleure prise en compte des points de vue régionaux et nationaux dans la conception du programme thématique, une section intitulée "Adapter le PICT aux besoins régionaux et nationaux" figure en annexe (paragraphe 20 à 40).

11 La portée de chaque programme thématique du PICT et l'affectation de ressources du Fonds TC à chaque programme thématique (annexe, paragraphes 43 et 44) tiennent compte des initiatives menées actuellement par l'OMI en matière de renforcement des capacités, dans le cadre desquelles des ressources substantielles sont d'ores et déjà investies dans certaines régions afin d'atteindre les objectifs des programmes thématiques. À cet égard, pour chaque programme thématique présenté dans la partie 3 de l'annexe (paragraphe 53 à 285), on trouvera mentionnés les projets thématiques à long terme et d'autres initiatives de développement des capacités qui s'y rapportent. Ainsi, lors de la conception du PICT, l'objectif était de compléter les activités en cours, et d'éviter tout doublon avec ces dernières. Cela permet d'assurer la cohérence du programme de coopération technique de l'OMI dans sa globalité et d'appuyer l'intégration du PICT avec des projets pluriannuels de plus grande envergure (annexe, paragraphe 7). En outre, lorsque des besoins de mise en œuvre à long terme sont recensés, le Secrétariat envisagera d'utiliser le Fonds TC pour appuyer les premières phases de ces interventions à plus long terme, tout en s'efforçant d'obtenir des ressources additionnelles destinées à transformer ces interventions en projets thématiques à long terme afin d'obtenir un effet maximal dans une optique pluriannuelle.

12 Une autre contribution essentielle à la planification du PICT 2026-2027 a été l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit découlant du Programme d'audit des États Membres de l'OMI (III 10/8 et III 10/INF.6), qui a permis de façonner la conception et la mise en œuvre de l'assistance technique de façon à garantir que les programmes thématiques traitent de manière efficace les lacunes qui ont été recensées et leurs causes profondes. En outre, les audits effectués au titre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI sont également utilisés comme l'équivalent d'une évaluation des besoins nationaux, dans les cas où les réglementations relèvent du périmètre de l'audit (il convient de noter que cela ne s'applique pas aux programmes thématiques relatifs à la sécurité ou à la facilitation), afin de veiller à ce que l'assistance technique corresponde aux besoins des États Membres.

13 Le PICT 2026-2027 tient également compte des incidences en matière de renforcement des capacités et des besoins en matière de renforcement des capacités sur la base des modifications apportées aux instruments existants de l'OMI et de l'élaboration de nouveaux instruments par l'Organisation, conformément à la résolution A.998(25) sur la

¹ Les priorités du Comité de la sécurité maritime (MSC) seront approuvées définitivement au MSC 110 (18-27 juin 2025). Les priorités du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) ont été approuvées par le MEPC 83 (MEPC 83/17, paragraphe 16.3). Les priorités du Comité de la simplification des formalités (Comité FAL) ont été approuvées par le FAL 49 (FAL 49/22, paragraphe 16.5). Les priorités du Comité juridique ont été approuvées par le LEG 112 (LEG 112/WP.1/Rev.1, paragraphes 11.2 à 11.5).

nécessité de renforcer les capacités lors de l'élaboration et de l'application de nouveaux instruments et lors de la modification d'instruments existants.

14 Outre les résolutions et contributions au processus de planification du PICT susmentionnées, les éléments suivants ont également 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;
- .3 les conclusions des réunions régionales des chefs des administrations maritimes, et les recommandations formulées au cours de ces réunions;
- .4 les stratégies régionales et sous-régionales de développement maritime (adoptées lors de conférences, de colloques, etc. (par exemple, résolutions et déclarations));
- .5 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
- .6 les enseignements tirés des projets de l'OMI en cours et antérieurs destinés à appuyer les pays en développement dans des domaines de mise en œuvre spécifiques.

15 En tant qu'outil biennal de gestion et de planification des activités de coopération technique de l'OMI, le PICT vise à transformer les domaines prioritaires d'assistance en programmes thématiques conformément au Plan stratégique de l'OMI, au moyen d'une méthode axée sur les résultats, et à connecter directement ces activités aux besoins évalués des bénéficiaires, au programme de travail approuvé de l'Organisation, aux priorités thématiques des organes techniques de l'OMI, aux travaux connexes des institutions des Nations Unies, aux activités de développement des capacités pluri-institutions et aux intérêts des partenaires de développement de la coopération technique.

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

- .1 concevoir, planifier et fournir une assistance technique au moyen d'un cadre de coopération technique structuré de programmes thématiques;
- .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 et les effets de l'assistance dispensée en se référant au Plan stratégique de l'OMI et en utilisant les indicateurs de performance en matière de coopération technique.

Tableau 1 – Structure des programmes thématiques du PICT pour la période biennale 2026-2027

		Structure des programmes du PICT 2026-2027	Alignement avec le Plan stratégique de l'OMI 2024-2029
		Programmes thématiques	
THÈMES MARITIMES	1	Renforcer la sécurité maritime mondiale afin de réduire le nombre d'incidents en mer, d'accidents en mer et de pertes en vies humaines en mer	OS 1 (IP 1.7, 1.8) OS 6
	2	Renforcer la sûreté maritime mondiale dans le but de réduire le nombre d'incidents de sûreté et d'améliorer la protection des navires et des gens de mer	OS 1 (IP 1.7, 1.8) OS 5 (IP 5.7) OS 6
	3	Renforcer la protection et la préservation du milieu marin	OS 1 (IP 1.7, 1.8) OS 4 (IP 4.4) OS 6
	4	Soutenir l' action en faveur du climat et de l'air pur dans le secteur des transports maritimes	OS 1 (IP 1.7, 1.8) OS 3 (IP 3.3) OS 6
	5	Renforcer l'efficacité et harmoniser les procédures afin de faciliter le trafic et le commerce maritimes internationaux	OS 1 (IP 1.7, 1.8) OS 5 (IP 5.6) OS 6
	6	Renforcer la capacité juridique et les cadres institutionnels pour une gouvernance maritime efficace	OS 1 (IP 1.7, 1.8)
THÈMES TRANSVERSAUX	7	Égalité des sexes et environnement exempt d'obstacles pour les femmes dans le secteur maritime	OS 6 (IP 6.3, 6.4)
	8	Accès à l' enseignement et à la formation maritimes pour l'ensemble de la communauté maritime mondiale	OS 1 OS 6
	9	Améliorer le respect des normes maritimes internationales au moyen du Programme d'audit des États Membres de l'OMI	OS 1 (IP 1.7, 1.8) OS 7
	10	Sensibilisation à la coopération technique : promouvoir le secteur maritime et atteindre les objectifs mondiaux au moyen de partenariats	OS 1 OS 8 (IP 8.3, 8.4, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11)
	11	Programme de présence régionale de l'OMI : collaboration entre l'OMI et les États Membres et fourniture d'une assistance locale	OS 1 OS 8

Tableau 2 – Programmes thématiques et résultats du PICT pour la période biennale 2026-2027

	Programmes thématiques	Résultats
1	Renforcer la sécurité maritime mondiale afin de réduire le nombre d'incidents en mer, d'accidents en mer et de pertes en vies humaines en mer	MSC 1 : Sécurité des navires de pêche, des transbordeurs effectuant des voyages nationaux et des autres navires non soumis à la Convention SOLAS. MSC 2 : Sûreté maritime et mesures de lutte contre la piraterie (se reporter au Thème 2). MSC 3 : Formation des gens de mer et du personnel des navires de pêche et élément humain. MSC 4 : Sécurité maritime dans les eaux polaires. MSC 5 : Mise en œuvre et contrôle du respect des instruments de l'OMI. MSC 6 : Manutention en tout sécurité des cargaisons, y compris des marchandises dangereuses en colis, des cargaisons solides en vrac et des conteneurs, et recensement des combustibles de substitution et des nouvelles technologies (GES). MSC 7 : Sécurité de la navigation, y compris mesures d'organisation du trafic maritime et systèmes de comptes rendus de navires, et mise en œuvre des produits ECDIS S-100. MSC 8 : Recherche et sauvetage et services connexes fournis dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).
2	Renforcer la sûreté maritime mondiale dans le but de réduire le nombre d'incidents de sûreté et d'améliorer la protection des navires et des gens de mer	MSC 2 : Sûreté maritime et mesures de lutte contre la piraterie.
3	Renforcer la protection et la préservation du milieu marin	MEPC 1 : Apporter aux pays une assistance en ce qui concerne la mise en œuvre des Annexes I à V de MARPOL, en prenant en considération les résultats d'audit pertinents du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, le Plan d'action de l'OMI visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires, 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). MEPC 2 : (se reporter au Thème 4)

	Programmes thématiques	Résultats
		MEPC 3 : Renforcer les capacités nationales et régionales et favoriser la coopération régionale en vue de la mise en œuvre efficace et cohérente de la Convention BWM, compte tenu de l'examen approfondi de la Convention dans le cadre de la phase d'acquisition d'expérience, de la Convention AFS modifiée récemment et des Directives révisées sur l'encrassement biologique. En outre, aider les pays à mener des activités de sensibilisation, à renforcer les capacités et à appuyer la mise en œuvre des Directives révisées de l'OMI visant à réduire le bruit rayonné sous l'eau par les navires pour atténuer ses incidences néfastes sur la vie marine (circulaire MEPC.1/Circ.906/Rev.1). MEPC 4 : Renforcer les capacités des pays et promouvoir la coopération nationale et régionale en vue de la ratification, de la mise en œuvre effective et du contrôle du respect de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, en particulier durant la phase d'acquisition d'expérience. MEPC 5 : 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, et traiter également de certains aspects de l'application des régimes internationaux pertinents concernant la responsabilité et l'indemnisation pour la pollution causée par les déversements en mer d'hydrocarbures et de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD). MEPC 6 : Aider les pays à renforcer leurs capacités aux fins de la ratification et de la mise en œuvre du 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 visant à assurer la conservation des océans et à mettre en place une gouvernance durable des océans.
4	Soutenir l' action en faveur du climat et de l'air pur dans le secteur des transports maritimes	MEPC 2 : Aider les pays à mettre en œuvre la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires, notamment les mesures de réduction des émissions de GES à court terme et à moyen terme et la résolution MEPC.367(79) relative aux plans d'action nationaux et l'Annexe VI de MARPOL et les instruments connexes, en particulier le Code technique sur les NO_x, et à mettre en œuvre de manière uniforme la teneur limite mondiale en soufre du fuel-oil utilisé par les navires (objectif de 2020 de l'OMI) et les zones de contrôle des émissions (ECA).

	Programmes thématiques	Résultats
5	Renforcer l'efficacité et harmoniser les procédures afin de faciliter le trafic et le commerce maritimes internationaux	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. 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 et au texte 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. 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. FAL 4 : Aider les États Membres à appliquer les Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux (résolution FAL.17(48)).
6	Renforcer la capacité juridique et les cadres institutionnels pour une gouvernance maritime efficace	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. 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 / Gouvernements contractants aux instruments de l'OMI et, notamment, à veiller au respect par les navires nationaux et étrangers des

	Programmes thématiques	Résultats
		normes relatives à la sécurité maritime et à la protection du milieu marin. 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.
7	Égalité des sexes et environnement exempt d'obstacles pour les femmes dans le secteur maritime	1. Visibilité – Donner davantage de visibilité aux femmes dans le secteur maritime afin de parvenir à l'égalité des sexes 2. Formation – Développer et promouvoir les possibilités de formation pour les femmes 3. Reconnaissance – Prise en compte des questions de genre dans le secteur maritime
8	Accès à l' enseignement et à la formation maritimes pour l'ensemble de la communauté maritime mondiale	1. Réduire les obstacles qui empêchent les États Membres de l'OMI, en particulier les PEID et les PMA, d'accéder aux possibilités de formation maritime spécialisée, notamment les obstacles liés à l'accès aux services financiers, à la participation physique, au genre et à la langue. 2. Accroître l'efficacité de la mise en œuvre de la formation, en particulier afin de réduire les coûts de la formation en présentiel, tout en améliorant les résultats de l'apprentissage et en élargissant l'accès pour atteindre un public plus vaste dans l'ensemble du secteur maritime. 3. Faire des institutions mondiales de formation maritime de l'OMI (UMM et IMLI) des partenaires clés dans la mise en œuvre de formations maritimes destinées aux États Membres de l'OMI et dans l'appui au mandat principal de l'OMI.
9	Améliorer le respect des normes maritimes internationales au moyen du Programme d'audit des États Membres de l'OMI	1. Maintenir un vivier d'auditrices et d'auditeurs compétents et aux profils variés afin d'exécuter les activités prévues dans le calendrier du Programme d'audit des États Membres de l'OMI pour l'ensemble des régions 2. Développer la capacité des États Membres à participer au processus d'audit dans le cadre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI 3. Promouvoir au sein des États Membres une culture d'amélioration continue en matière de respect des normes internationales
10	Sensibilisation à la coopération technique : Promouvoir le secteur maritime et atteindre les objectifs mondiaux au moyen de partenariats	1. Promouvoir le secteur maritime afin de faire en sorte que les questions maritimes mondiales demeurent une priorité élevée dans les programmes mondiaux de développement 2. Promouvoir des partenariats en vue de recenser les besoins en matière de renforcement des capacités et de mobiliser des ressources

	Programmes thématiques	Résultats
		3. Appuyer la mise en œuvre de la Stratégie intitulée "Décennie pour le renforcement des capacités (2021-2030)", y compris le suivi et l'évaluation du cadre stratégique de la coopération technique
11	Programme de présence régionale de l'OMI : collaboration entre l'OMI et les États Membres et fourniture d'une assistance locale	1. Faciliter le Programme de présence régionale de l'OMI afin de mettre en œuvre de manière efficace et effective le programme de coopération technique de l'OMI 2. Coordination stratégique régionale visant à recenser les besoins et défis aux fins de la planification du renforcement des capacités

Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies

17 L'énoncé des objectifs à long terme du Plan stratégique de l'Organisation pour la période de six ans allant de 2024 à 2029 (résolution A.1173(33)) réaffirme l'engagement de l'OMI à appuyer les États Membres dans la réalisation des objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (Programme 2030) des Nations Unies. Ceci comprend les activités de développement des capacités, conformément à la Stratégie intitulée "Décennie pour le renforcement des capacités (2021-2030)" (résolution A.1166(32)).

18 À la suite de l'adoption du Programme 2030, l'OMI a adopté la résolution A.1126(30), dans laquelle elle établissait 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. En outre, la Stratégie du Secrétariat de l'OMI en matière d'ODD pour la période 2020-2030 (C 122/3(a)/1) visait à guider les efforts consentis par l'OMI pour intégrer les ODD dans l'ensemble de la programmation des activités de coopération technique et à accroître la visibilité de l'Organisation en tant qu'entité œuvrant au développement durable à l'échelle mondiale.

19 Ainsi, afin d'appuyer le Programme 2030, le PICT 2026-2027 reflète l'engagement continu de l'OMI à promouvoir la sécurité, la sûreté et l'efficacité des transports maritimes et à prévenir la pollution des mers et de l'atmosphère par les navires. Dans le cadre de l'approche thématique du programme, il est donné la priorité à la réalisation des ODD les plus pertinents en ce qui concerne le développement maritime, notamment l'ODD 4 (enseignement de qualité), l'ODD 5 (égalité entre les sexes), l'ODD 9 (industrie, innovation et infrastructure), l'ODD 13 (mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques), et l'ODD 14 (vie aquatique), ainsi que l'ODD 17 (partenariats pour la réalisation des objectifs), qui revêt un caractère transversal. Un accent particulier est mis sur la prise en considération des besoins des pays en développement, surtout ceux des PEID et des PMA, et sur le renforcement du rôle clé que jouent les femmes dans le secteur maritime.

Adapter le PICT aux besoins régionaux et nationaux

20 Le PICT, compte tenu de sa structure composée de programmes thématiques, reconnaît qu'il existe des défis maritimes communs qui doivent être relevés dans l'ensemble des régions, mais permet dans le même temps d'adapter les programmes en vue de répondre à des priorités régionales et nationales, conformément à la situation et aux besoins particuliers des États Membres. Cela contribuera à obtenir une pertinence et une incidence maximales en matière d'efficacité de la gouvernance maritime, et en vue d'assurer la sécurité et le développement durable dans différentes régions côtières et maritimes.

21 Chaque grande région visée par les activités de renforcement des capacités de l'OMI (Afrique, États arabes et Méditerranée, Asie, Caraïbes, Europe orientale, Amérique latine et Pacifique) présente des défis, des opportunités et des priorités uniques pour le secteur maritime, et le niveau des infrastructures, des cadres réglementaires et des préoccupations écologiques varie en fonction des régions. En adaptant le programme afin qu'il réponde à ces besoins particuliers, il est possible de garantir que les activités de renforcement des capacités soient pertinentes, efficaces et conformes aux objectifs du secteur maritime aux niveaux local et mondial. Le PICT répond à ces besoins au moyen d'initiatives spécialisées et d'activités adaptées aux besoins qui ont été recensés.

22 La présente section aborde les caractéristiques et défis clés de chaque région dans le domaine maritime, de façon à éclairer la planification détaillée des programmes thématiques dans les contextes régionaux et nationaux tout au long de la période biennale 2026-2027. Ceci vise à renforcer les capacités maritimes tout en favorisant la coopération, la résilience et la durabilité à long terme au sein du secteur maritime. La liste des principaux défis qui figure ci-dessous n'est pas exhaustive, et n'a pas vocation à exclure les défis communs à l'ensemble des régions, notamment en ce qui concerne l'appui à la transition vers des transports maritimes plus écologiques et les activités relatives à la transition numérique. Le renforcement des capacités proposé dans le cadre de chaque programme thématique est accessible à tous les États Membres, en fonction des besoins recensés à l'issue d'une analyse détaillée effectuée au niveau du programme.

23 La réussite du PICT n'est possible que si les États Membres bénéficiaires sont pleinement impliqués; ceux-ci doivent notamment recenser et nommer en temps voulu des points focaux, faciliter la logistique dans le pays et être disposés à mettre en œuvre les mesures correctives recommandées lors des audits effectués au titre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI. Les indicateurs clés de performance établis pour chaque initiative visant à développer les capacités ne peuvent être atteints qu'en déployant des efforts communs : l'OMI fournit un appui technique, tandis que les États Membres engagent des ressources en nature, mobilisent du personnel et manifestent une volonté politique afin d'appuyer les évolutions du secteur maritime.

Afrique

Caractéristiques et situation générale de la région

24 L'Afrique compte 48 pays en développement riverains de l'océan Atlantique, de l'océan Indien, de la mer Rouge et du golfe d'Aden, dont 37 sont des États Membres de l'OMI (six pays enclavés, vingt-deux PMA et six PEID). Le littoral de la région, qui s'étend sur environ 31 000 km, est parcouru par d'importantes voies navigables intérieures et se caractérise par la richesse de sa biodiversité et de ses écosystèmes. Le transport maritime joue un rôle central dans le commerce, la pêche et le développement économique de l'Afrique en général.

25 Les partenariats régionaux sont essentiels pour une mise en œuvre réussie dans la région, notamment la collaboration avec l'Union africaine sur la stratégie AIM 2050 et le soutien apporté par les bureaux de présence régionale en Côte d'Ivoire, au Ghana et au Kenya. La région de l'Afrique éprouve principalement des besoins en matière de renforcement des capacités institutionnelles (par exemple, réformes de l'administration maritime, assistance sur le plan législatif), de prise en compte des conclusions des audits effectués au titre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, de facilitation du commerce maritime grâce à la transition numérique, et de mesures visant à combler les lacunes dans les efforts de protection de l'environnement et de décarbonation.

Principales difficultés

- **Lacunes dans les capacités de mise en œuvre** : bien que de nombreux États africains aient ratifié les instruments de l'OMI, la mise en œuvre effective et le contrôle du respect de ces instruments sont un défi, ce qui souligne la nécessité de renforcer les capacités institutionnelles conformément aux conclusions des audits effectués au titre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI. Parmi les problèmes communs, il est possible de citer les cadres politiques et législatifs, l'application des instruments par les États du pavillon, le contrôle par l'État du port, la protection de l'environnement et les mesures permettant de garantir que le personnel maritime est convenablement formé.
- **Vulnérabilités environnementales** : l'intensification du trafic maritime à proximité des principaux ports et sur les principaux axes maritimes (par exemple, le cap de Bonne-Espérance) exacerbe les risques écologiques et fait peser une menace sérieuse sur les écosystèmes de l'Afrique, qui sont déjà vulnérables par suite de l'élévation du niveau des mers et des changements dans les situations météorologiques. Pour combler les lacunes en matière de protection de l'environnement, notamment en ce qui concerne les fuites d'hydrocarbures, la gestion des déchets, la gestion de l'encrassement biologique, les déchets présents dans le milieu marin et les effets du climat, il est nécessaire d'échafauder des plans d'urgence solides à l'échelle nationale/régionale et de renforcer les capacités réglementaires.
- **Mise en œuvre du Cadre Zéro émission nette pour le secteur maritime** : de nombreux pays africains sont confrontés à d'importantes lacunes en matière d'infrastructures, ont un accès limité aux technologies vertes et aux combustibles de substitution, et dépendent du transport maritime en tant que source majeure du commerce et de la croissance économique. Afin d'assurer la mise en œuvre, des capitaux, des technologies et des compétences sont nécessaires. La mise en commun des ressources pour l'aménagement écologique des ports régionaux peut contribuer à surmonter les problèmes en matière d'échelle et d'investissement. L'augmentation potentielle des coûts du transport maritime pourrait également avoir une incidence négative sur la sécurité alimentaire des pays africains.
- **Transition vers des transports maritimes plus écologiques** : de nombreux États ont besoin d'une assistance ciblée pour mettre en œuvre des stratégies de décarbonation. Il importe que les pays africains réfléchissent à la manière d'appliquer efficacement la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires (résolution MEPC.377(80)) (Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES), notamment aux difficultés et possibilités qui pourraient surgir dans le cadre du processus de réduction à zéro des émissions nettes provenant des transports maritimes.
- **Modernisation numérique** : l'accès au financement, aux techniques, aux compétences et aux ressources en vue d'obtenir des progrès en matière de transition numérique des ports africains (par exemple, l'intégration des systèmes de guichet unique dans le secteur maritime aux fins de facilitation du commerce) est un défi majeur pour renforcer l'efficacité des ports, le respect de la réglementation et l'intégration régionale.

- **Menaces qui pèsent sur la sûreté** : les menaces complexes qui pèsent sur la sûreté ont de graves incidences sur le commerce, le développement économique et la stabilité régionale. L'instabilité politique réduit souvent la capacité institutionnelle à faire respecter le droit maritime et à répondre efficacement aux menaces que font naître les situations de vide du pouvoir. La piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée et dans le golfe d'Aden constituent une menace sérieuse pour les navires de commerce, et donnent lieu à des cas de pêche illégale et à des actes de criminalité maritime, ce qui souligne qu'il est nécessaire de renforcer les cadres de sécurité, y compris les capacités navales, la coopération régionale, les plateformes d'échange de renseignements et l'application du droit maritime international et des normes de gouvernance afin de sauvegarder le domaine maritime de l'Afrique.

États arabes et Méditerranée

Caractéristiques et situation générale de la région

26 La région comprend vingt-deux États Membres de l'OMI situés en Afrique du Nord et en Asie occidentale. Ceux-ci 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.

27 La région, dotée d'un vaste littoral, possède une position stratégique caractérisée par des golfes, des chenaux, des détroits et de nombreuses îles. Elle possède par conséquent d'importants intérêts dans la marine marchande, les pêches et le tourisme, et est parcourue par certaines 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. Par ailleurs, la mer Méditerranée a été désignée zone de contrôle des émissions de soufre (SECA) en vertu de l'Annexe VI de MARPOL, à compter du 1^{er} mai 2025.

28 Les partenariats régionaux avec des organisations telles que le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), ainsi que d'autres partenaires de réalisation régionaux, apportent un appui ciblé en matière de lutte contre la pollution et de protection du milieu marin. Le bureau de présence régionale de l'OMI qui vient d'être créé à Alexandrie, en Égypte, favorise un engagement plus solide et plus direct avec les États Membres.

Principales difficultés

- **Lacunes dans les capacités de mise en œuvre** : de nombreux États de cette région ont ratifié les instruments de l'OMI mais éprouvent des difficultés à les appliquer de manière effective, ce qui nécessite de mettre l'accent sur le développement des capacités institutionnelles. Les audits effectués au titre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI mettent en lumière des lacunes en matière de réglementation maritime nationale, de procédures

relatives aux relations avec les organismes reconnus, de supervision par l'État du pavillon, de contrôle par l'État du port, ainsi que la nécessité d'échafauder un plan continu visant à développer les capacités des administrations maritimes.

- **Vulnérabilités environnementales** : la région est traversée par des axes maritimes majeurs pour le transport de pétrole et de gaz, ce qui la rend vulnérable aux événements de pollution (par exemple, fuites d'hydrocarbures). En raison du caractère insuffisant des installations de réception portuaire, des risques liés aux changements climatiques (tels que l'élévation du niveau des mers dans les zones côtières de faible élévation) et de la pollution des mers transfrontalières dans les mers fermées ou semi-fermées (par exemple, la mer Rouge et la Méditerranée), il est nécessaire de renforcer la planification d'urgence et la coopération régionale afin de lutter contre la pollution par les hydrocarbures.
- **Transition numérique et transition vers la décarbonation** : de nombreux pays enregistrent des progrès considérables dans le domaine numérique, mais d'autres s'appuient encore sur des processus manuels, avec un accès irrégulier aux systèmes communautaires portuaires, aux systèmes de suivi ou aux plateformes d'échange de données modernes. De même, le niveau d'investissement dans les ports verts et les combustibles de substitution est variable, et des infrastructures pour l'alimentation électrique des navires à quai, des solutions de soutage propre et des techniques de contrôle des émissions sont nécessaires. Il importe que les États arabes et les pays de la Méditerranée réfléchissent à la manière de mettre en œuvre efficacement la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES, notamment aux difficultés et possibilités qui pourraient surgir dans le cadre du processus de réduction à zéro des émissions nettes provenant des transports maritimes. Il serait possible de solliciter une assistance technique destinée à aider les États Membres dans la mise en œuvre opérationnelle de la zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre.
- **Menaces qui pèsent sur la sûreté** : compte tenu de l'instabilité politique, de la piraterie et des vols à main armée (en particulier à proximité de la mer Rouge/Bab al-Mandab), il est nécessaire de renforcer l'appréciation de la situation maritime grâce à une coopération nationale et régionale et à l'élaboration de cadres de sûreté maritime. L'application cohérente d'instruments tels que le Code de conduite de Djibouti joue un rôle essentiel dans la promotion de la collaboration en matière de lutte contre la piraterie et de renforcement de la sûreté maritime régionale. La sûreté des installations portuaires et des navires ainsi que la protection des routes de navigation sont des priorités absolues, notamment en raison du volume élevé des exportations d'hydrocarbures qui transitent dans la région.

Asie

Caractéristiques et situation générale de la région

29 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 région dans les activités maritimes industrielles et la

présence de 22 États Membres de l'OMI et de deux Membres associés dans la région, huit 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, cinq d'entre eux sont enclavés.

30 Plusieurs des voies de navigation parmi les plus fréquentées au monde, notamment le détroit de Malacca et la mer de Chine méridionale, se trouvent en Asie. La région présente des profils maritimes très variés : certains États disposent d'infrastructures portuaires avancées et d'importants registres de navires, tandis que d'autres, en particulier les PEID et les PMA, sont en proie à de graves lacunes en matière de capacités techniques. Croissance économique rapide, grands axes maritimes et diversité des cadres juridiques sont autant de facteurs en raison desquels une collaboration solide et une mise en œuvre cohérente des instruments de l'OMI revêtent une importance particulière pour cette région.

31 Le bureau de présence régionale des Philippines accroît la capacité de sensibilisation de l'Organisation en Asie de l'Est, et joue un rôle essentiel pour appuyer les activités visant à renforcer les capacités régionales. En outre, la collaboration avec des instances régionales stratégiques et des partenaires de réalisation régionaux renforce la capacité de l'Organisation à dispenser un soutien sur-mesure, et permet de faire en sorte que les initiatives visant à renforcer les capacités produisent un effet plus important et soient alignées sur les priorités et besoins locaux.

Principales difficultés

- **Lacunes dans les capacités de mise en œuvre des conventions de l'OMI :** bien que les pays de la région aient ratifié un grand nombre de conventions, les conclusions du Programme d'audit des États Membres de l'OMI pointent des lacunes persistantes en matière de législation, de contrôle par l'État du port et de formation, et il est donc nécessaire de procéder à une harmonisation des réglementations maritimes et de renforcer les capacités institutionnelles, en particulier en ce qui concerne la supervision de la sécurité (État du pavillon et contrôle par l'État du port), l'amélioration des cadres de sécurité applicables aux transbordeurs effectuant des voyages nationaux et le respect des normes environnementales (MARPOL, Convention OPRC et Convention BWM).
- **Pressions dans le domaine de l'environnement et de la sécurité :** plus le volume de trafic est élevé, plus le risque d'événements de pollution, de surpêche et d'accidents augmente; la région est également dans le peloton de tête en ce qui concerne le recyclage des navires, un domaine dans lequel il convient de renforcer la prévention des accidents du travail et d'améliorer les normes environnementales.
- **Transition vers des transports maritimes plus écologiques :** de nombreux États ont besoin d'une assistance ciblée pour mettre en œuvre des stratégies de décarbonation. Il importe que les pays d'Asie réfléchissent à la manière d'appliquer efficacement la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES, notamment aux difficultés et possibilités qui pourraient surgir dans le cadre du processus de réduction à zéro des émissions nettes provenant des transports maritimes.
- **Transition numérique et technologies émergentes :** bien que de nombreux États asiatiques soient à la pointe en matière d'innovation (par exemple, systèmes de guichet unique maritime à l'appui de la facilitation du

commerce, e-navigation), d'autres ont besoin de renforcer leurs capacités pour adopter des solutions numériques destinées à favoriser la modernisation numérique dans les ports, les mesures de décarbonation et le respect des dispositions de l'Annexe VI de MARPOL en matière de contrôle des émissions de gaz à effet de serre.

- **Gens de mer** : il est essentiel de remédier à la pénurie de gens de mer, d'améliorer l'accès à la formation à bord et d'atténuer les défis tels que l'isolement prolongé, les questions de sécurité telles que le harcèlement et les intimidations, et les problèmes de sûreté tels que la piraterie et les vols à main armée. Un environnement de travail sûr pour les gens de mer lors de la manutention de combustibles de substitution, ainsi qu'une gestion et une intégration efficaces des technologies futures à bord, favoriseront une exploitation des navires plus écologique et plus connectée sur le plan numérique, et contribueront à remédier à la sous-représentation des femmes dans le secteur maritime.
- **Secteur maritime local** : une partie importante de l'activité maritime de la région implique des navires auxquels de nombreux instruments de l'OMI ne s'appliquent pas pleinement. La sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux et la protection du milieu marin requièrent une attention particulière.

Pacifique

Caractéristiques et situation générale de la région

32 La région du Pacifique, qui compte 14 États Membres de l'OMI, dont 12 sont des PEID (trois sont également classés parmi les PMA), se caractérise par ses vastes espaces océaniques, la richesse de sa biodiversité marine, des groupes d'îles reculées et des populations relativement peu nombreuses dispersées sur d'immenses distances. Le transport maritime est vital pour ces États, car il joue un grand rôle dans le commerce, la mobilité et les services sociaux, même si nombre d'entre eux sont confrontés au vieillissement et à la réduction de leur flotte. Malgré des taux élevés de ratification des instruments de l'OMI, de nombreux pays insulaires du Pacifique font face à un manque de ressources administratives et de capacités techniques, ce qui complique fortement la mise en œuvre de la réglementation maritime internationale. Du fait de l'extrême vulnérabilité de la région aux changements climatiques (élévation du niveau des mers, tempêtes fréquentes), qui aggravent les contraintes existantes, une coopération régionale efficace et une assistance technique ciblée sont nécessaires.

33 Le nouveau bureau de présence régionale de l'OMI à Suva (Fidji) assure une coordination pratique et accélère le renforcement des capacités en travaillant en étroite collaboration avec les partenaires de réalisation régionaux. Les activités de renforcement des capacités comprennent le renforcement des cadres de sécurité applicables aux transbordeurs effectuant des voyages nationaux, l'amélioration de la préparation aux déversements d'hydrocarbures et de la lutte en la matière, la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes et contre les déchets de source marine rejetés dans leur milieu marin et la rationalisation des formalités portuaires au moyen d'initiatives de guichet unique maritime. Cette stratégie globale vise à renforcer la résilience des PEID du Pacifique, à promouvoir le respect des instruments de l'OMI et, en fin de compte, à protéger les liens maritimes vitaux qui parcourent cette région.

Principales difficultés

- **Contraintes institutionnelles et liées aux ressources humaines** : en raison de la petite taille de leurs administrations nationales, de nombreux États du Pacifique éprouvent des difficultés à contrôler un territoire maritime étendu et à maintenir une expertise adéquate en matière de gouvernance maritime et de supervision de la sécurité, de contrôle par l'État du port, de surveillance et de contrôle du respect des règles, et d'élaboration de la législation nationale. Cela souligne la nécessité d'un renforcement institutionnel mené conformément aux conclusions du Programme d'audit des États Membres de l'OMI.
- **Secteur maritime local et services de recherche et de sauvetage** : une partie importante de l'activité maritime de la région implique des navires auxquels de nombreux instruments de l'OMI ne s'appliquent pas pleinement. La sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux et la protection du milieu marin requièrent une attention particulière. Compte tenu des distances océaniques et des conditions météorologiques extrêmes, il est essentiel, mais aussi complexe d'un point de vue logistique, de garantir la fiabilité des liaisons par transbordeur, un niveau suffisant de maturité numérique et la couverture des opérations de recherche et de sauvetage.
- **Vulnérabilités environnementales** : compte tenu de la fragilité des récifs coralliens, des pêches et des communautés côtières, il est nécessaire de mettre en place des protections plus strictes dans le cadre de MARPOL, de la Convention BWM et d'autres instruments de l'OMI, ainsi que des capacités solides pour intervenir en cas d'événement de pollution des mers. Relever les défis liés à l'immersion des déchets et aux déchets présents dans le milieu marin contribue à améliorer la gouvernance environnementale, à préserver les écosystèmes marins et à être en phase avec les engagements mondiaux en faveur du développement durable et de la résilience aux changements climatiques.
- **Transition vers des transports maritimes plus écologiques** : la dépendance à l'égard des combustibles fossiles et la disponibilité des combustibles de substitution sont deux facteurs qui entravent la transition vers des mesures de réduction des émissions de GES. De nombreux États ont besoin d'une assistance ciblée pour mettre en œuvre des stratégies de décarbonation. Il importe que les pays de la région du Pacifique réfléchissent à la manière d'appliquer efficacement la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES, ainsi qu'aux difficultés et possibilités qui pourraient surgir dans le cadre du processus de réduction à zéro des émissions nettes provenant des transports maritimes.
- **Vulnérabilité aux effets du climat** : l'élévation du niveau des mers, les phénomènes météorologiques extrêmes et les catastrophes naturelles perturbent les transports et les moyens d'existence des communautés, menacent la sécurité alimentaire et endommagent des infrastructures maritimes vitales, ce qui accroît la pression sur les mesures de résilience et la préparation aux catastrophes.
- **Transition numérique et technologies émergentes** : un appui supplémentaire au renforcement des capacités est nécessaire pour accroître l'utilisation de solutions numériques (telles que les systèmes de guichet

unique maritime à l'appui de la facilitation du commerce) et pour appuyer l'adoption de solutions numériques destinées à assurer la modernisation numérique dans les ports, la mise en œuvre de mesures de décarbonation et un meilleur respect des prescriptions de l'Annexe VI de MARPOL en matière de contrôle des émissions de gaz à effet de serre.

Europe orientale

Caractéristiques et situation générale de la région

34 L'Europe orientale est une région diversifiée sur le plan géographique, qui comprend des pays dont le littoral borde les mers Adriatique, Baltique, Noire et Caspienne, ainsi que des États enclavés connectés au commerce maritime par des ports situés dans des pays voisins auxquels ils ont accès grâce à d'importantes voies navigables intérieures. La région comprend 25 États Membres dont le secteur du transport maritime est bien établi. Ces États possèdent en outre une longue tradition d'enseignement maritime de haute qualité, qui est dispensé par des institutions maritimes à l'histoire ancienne ayant fourni de nombreux gens de mer à la flotte mondiale. Aucun État Membre de l'OMI de cette région ne figure parmi les PEID ou les PMA.

35 Le secteur maritime a joué un rôle essentiel de catalyseur du développement économique de la région, mais il est confronté à des défis uniques en raison de la diversité des écosystèmes de la région, de la fragilité des milieux marins sensibles et des disparités dans la capacité des administrations maritimes à appliquer les instruments de l'OMI de manière uniforme. Du fait des risques de pollution élevés que présentent les mers fermées ou semi-fermées de la région (en particulier les mers Noire et Caspienne), une gouvernance coordonnée est nécessaire afin de relever les défis transfrontaliers. La mer Noire, désignée zone spéciale en vertu des Annexes I et V de MARPOL, illustre la vulnérabilité de la région à la pollution et la nécessité d'adopter des mesures strictes de protection de l'environnement. De même, la mer Caspienne, la plus grande masse d'eau intérieure fermée au monde, présente des défis uniques en raison de sa nature endoréique et de sa vulnérabilité aux polluants marins.

36 La collaboration avec les partenaires stratégiques et les partenaires de réalisation régionaux facilite la mise en place de solutions uniformes pour faire face aux risques écologiques. L'amélioration de la sensibilisation vise à rationaliser la gouvernance maritime, tout en promouvant la décarbonation, l'e-navigation et la transition numérique.

Principales difficultés

- **Lacunes dans les capacités de mise en œuvre des instruments de l'OMI** : bien que la plupart des États aient ratifié les instruments de l'OMI, les conclusions du Programme d'audit des États Membres de l'OMI pointent des lacunes dans les cadres législatifs et administratifs. Dans cette région, on observe des lacunes évidentes en ce qui concerne le régime de responsabilité et d'indemnisation de l'OMI et la Convention BWM. Il est nécessaire de tenir compte des conclusions du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, notamment en mettant l'accent sur la supervision par l'État du pavillon, les inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port menées en conformité avec les mémorandums d'entente régionaux sur le contrôle par l'État du port et les procédures avancées d'inspection portuaire.

- **Lutte contre la pollution dans les mers fermées** : les déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques ainsi que les rejets de déchets peuvent rapidement se propager dans les eaux nationales, et il est donc nécessaire de mettre en place une planification d'urgence et des capacités d'intervention spécialisées communes au niveau régional.
- **Contrôle par l'État du port et transition numérique** : la mise en place de critères de cohérents en matière de contrôle par l'État du port et l'adoption de technologies telles que le système du guichet unique aux fins de la transformation numérique sont des priorités absolues. Certains États ont besoin d'un appui ciblé pour moderniser les opérations portuaires et s'acquitter des engagements qui leur incombent en vertu de l'Annexe VI de MARPOL afin d'appuyer les efforts de décarbonation.
- **Transition vers des transports maritimes plus écologiques** : il importe que les pays de la région de l'Europe orientale réfléchissent à la manière d'appliquer efficacement la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES, notamment aux difficultés et possibilités qui pourraient surgir dans le cadre du processus de réduction à zéro des émissions nettes provenant des transports maritimes.

Amérique latine

Caractéristiques et situation générale de la région

37 La région de l'Amérique latine se compose de 19 pays en développement (dont deux enclavés et deux États insulaires). On y trouve principalement des États côtiers bordant les océans Atlantique et Pacifique, ainsi que quelques pays enclavés connectés au commerce maritime par des ports situés dans des pays voisins. 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. La région accueille plusieurs grands pays pourvoyeurs de gens de mer. Elle connaît une augmentation du nombre de croisières dans les pays bordant les Caraïbes, et gère un important trafic de navires-citernes, ce qui fait du transport maritime un élément central du commerce, des exportations d'énergie et de la croissance économique. Les pays d'Amérique latine abordent les questions relatives à la protection du milieu marin dans le cadre de stratégies régionales, mais on note des disparités dans les capacités et les niveaux de respect des règles. Si certains pays peuvent se targuer de posséder des administrations maritimes solides, d'autres sont confrontés à des lacunes persistantes en matière d'application uniforme des conventions de l'OMI.

38 La promotion de partenariats régionaux avec les organismes régionaux et sous-régionaux stratégiques, ainsi qu'avec les partenaires de réalisation régionaux, et la coordination avec ces derniers des initiatives visant à renforcer les capacités contribuent à l'harmonisation et à la mise en œuvre des activités visant à renforcer les capacités au niveau régional.

Principales difficultés

- **Fragmentation de la réglementation et disparités en matière de contrôle par l'État du port** : les divergences entre les cadres juridiques nationaux peuvent entraver l'application cohérente des instruments de l'OMI. On observe régulièrement des disparités dans l'efficacité de la supervision des régimes de contrôle par l'État du port dans le cadre de l'accord de Viña del Mar. Cela souligne la nécessité de renforcer les capacités institutionnelles conformément aux principales conclusions des audits effectués au titre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, et d'analyser les instruments qui ne sont pas visés par le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, y compris la formation conjointe (par exemple, contrôle par l'État du port, enquêtes sur les accidents) et l'application des instruments de l'OMI (MARPOL, Convention BWM, Convention OPRC, Convention SOLAS et Convention STCW).
- **Pressions environnementales** : le trafic intense de navires-citernes fait peser un risque accru de fuites d'hydrocarbures sur les écosystèmes côtiers et marins sensibles. Les déchets plastiques liés aux objets à usage unique provenant des navires de croisière font peser un risque accru de perte de biodiversité. Des installations de réception portuaire inadaptées et un faible taux d'adoption de la Convention BWM, de l'Annexe VI de la MARPOL et d'autres mesures de sûreté constituent des problèmes importants.
- **Transition vers des transports maritimes plus écologiques** : de nombreux États ont besoin d'une assistance ciblée pour mettre en œuvre des stratégies de décarbonation, intégrer les systèmes de guichet unique maritime pour faciliter le commerce et promouvoir la modernisation numérique des ports. Il importe que les pays de la région de l'Amérique latine réfléchissent à la manière d'appliquer efficacement la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES, notamment aux difficultés et possibilités qui pourraient surgir dans le cadre du processus de réduction à zéro des émissions nettes provenant des transports maritimes.
- **Menaces croissantes qui pèsent sur la sûreté maritime** : la criminalité transnationale, notamment le trafic de drogue, la contrebande d'armes, la traite des êtres humains, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, le vol de pétrole et la piraterie constituent des défis croissants pour les routes maritimes, ce qui entraîne une augmentation du nombre de demandes d'aide au renforcement des capacités visant à améliorer les capacités institutionnelles en matière de sûreté maritime.
- **Capacités institutionnelles, partenariats et coordination régionale** : les organismes régionaux et sous-régionaux, ainsi que les partenaires de réalisation régionaux, jouent un rôle essentiel dans la promotion de la coopération et la réduction du fossé entre les États. Néanmoins, en raison de ressources limitées et de divergences dans les priorités qui peuvent brider l'efficacité de la collaboration, il est nécessaire de renforcer les structures de gouvernance.

Caraïbes

Caractéristiques et situation générale de la région

39 La région des Caraïbes se compose de 14 États et 16 territoires et/ou départements d'outre-mer. Tous sont Membres de l'OMI et classés comme PEID, un d'entre eux étant aussi classé parmi les PMA. En raison de leur nature archipélagique et de leur dépendance à l'égard du transport maritime pour le commerce, le tourisme et les pêcheries, les Caraïbes sont confrontées à des défis uniques sur le plan du développement et de la logistique. La plupart des États ont ratifié la majorité des instruments de l'OMI, mais des ressources humaines et financières limitées entravent souvent une mise en œuvre complète et effective. Du fait de cette forte dépendance à l'égard du transport maritime, les services de transbordeurs effectuant des voyages nationaux et d'autres types de liaisons entre les îles jouent un rôle essentiel dans le maintien de la cohésion économique et sociale de la région.

40 L'appui à la région est assuré par le bureau de présence régionale de Trinité-et-Tobago, qui facilite le renforcement des capacités de l'Organisation en matière de sensibilisation dans la région sur les questions maritimes, en collaboration avec des partenaires clés. En concentrant les ressources et l'expertise, l'OMI cherche à garantir que chaque État des Caraïbes puisse respecter ses obligations internationales, protéger les écosystèmes marins fragiles et consolider la résilience économique apportée par les activités dans le domaine maritime.

Principales difficultés

- **Contraintes institutionnelles** : de nombreuses administrations maritimes des Caraïbes sont très petites, possèdent des capacités limitées en matière de supervision des responsabilités de l'État du pavillon et de l'État du port, n'ont pas les capacités suffisantes pour mettre à jour leurs cadres législatifs et disposent souvent de plans nationaux d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures inadaptés afin de répondre de manière efficace aux situations d'urgence. Cette situation pointe la nécessité de disposer d'une capacité efficace et durable de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, de renforcer la gouvernance et la réglementation maritimes par l'intermédiaire de révisions ciblées des lois et des politiques, et d'élargir la formation aux procédures de contrôle par l'État du port.
- **Vulnérabilités environnementales** : les eaux régionales sont désignées comme étant des zones spéciales en vertu de l'Annexe V de MARPOL, ce qui implique qu'il est urgent d'améliorer les installations de réception portuaire, la prévention de la pollution, y compris des déchets présents dans le milieu marin, et la formation en matière de préparation aux déversements d'hydrocarbures et de lutte en la matière, ainsi que de gestion durable de l'encrassement biologique. Les effets du changement climatique (par exemple ouragans plus violents, élévation du niveau des mers) exercent une pression supplémentaire sur les infrastructures maritimes et l'intervention en cas de catastrophe.
- **Transition vers des transports maritimes plus écologiques** : il importe que la région des Caraïbes réfléchisse à la manière d'appliquer efficacement la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES, notamment aux difficultés et possibilités qui pourraient surgir dans le cadre du processus de réduction à zéro des émissions nettes provenant des transports maritimes.

- **Transition maritime et facilitation du commerce** : bien que l'OMI encourage les systèmes de guichet unique maritime afin de rationaliser les opérations portuaires, l'adoption peut s'avérer lente en raison de contraintes budgétaires et de lacunes liées aux technologies, ce qui indique qu'une modernisation dans le domaine numérique est nécessaire.
- **Coordination interinstitutions** : la géographie particulière de la région et la diversité des situations nationales exigent une collaboration étroite, en particulier par l'intermédiaire des organismes sous-régionaux et des partenaires de réalisation régionaux.
- **Secteur maritime local** : une partie importante de l'activité maritime de la région implique des navires auxquels de nombreux instruments de l'OMI ne s'appliquent pas pleinement. La sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux et la protection du milieu marin requièrent une attention particulière.
- **Vulnérabilités en matière de sûreté maritime** : les petites îles restent exposées aux risques liés à la sûreté maritime. Le trafic de drogue, la traite des êtres humains, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et les effets des changements climatiques, qui menacent l'infrastructure et la résilience des ports, restent une source de préoccupation pour les États de la région. Des capacités d'application des règles limitées dans le domaine maritime s'ajoutent aux difficultés rencontrées par la région.

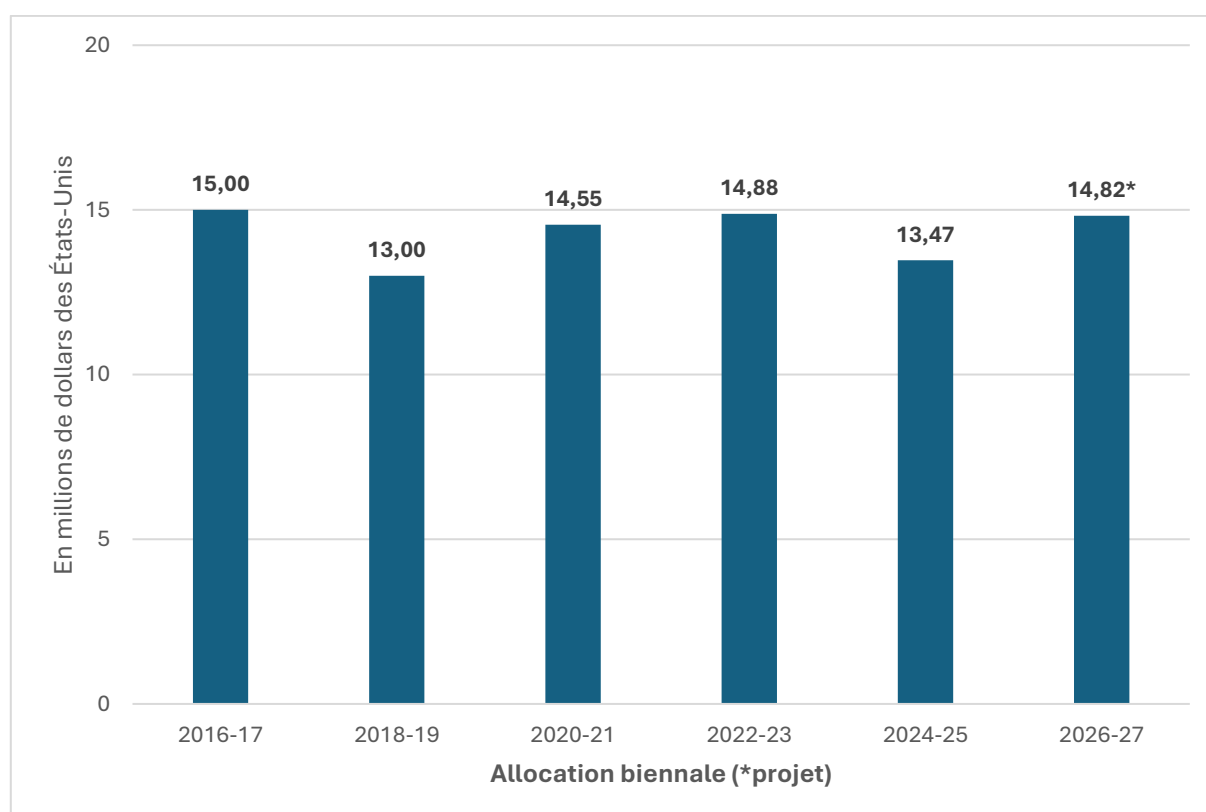
PARTIE 2 – BUDGET ET ALLOCATION DES RESSOURCES DU FONDS TC POUR 2026 ET 2027

Budget du Fonds de la coopération technique pour la période biennale 2026-2027

41 Dans l'attente de l'approbation du Comité, à sa soixante-quinzième session, et du Conseil, à sa cent trente-quatrième session (C 134), le Secrétaire général a proposé une allocation d'environ 11,3 millions de livres sterling² du Fonds TC pour financer les activités principales du PICT pour la période biennale 2026-2027. 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, \$1,30 pour £1,0, qui est le même que celui utilisé dans le document budgétaire du Conseil (C 134/6), l'allocation du Fonds TC en dollars US s'élève à 14,8 millions de dollars pour la prochaine période biennale. Cela représente une augmentation de 10 % par rapport à l'allocation pour la période biennale actuelle (2024-2025).

42 Le graphique 1 montre l'évolution des ressources du Fonds TC dont disposait l'OMI au cours des périodes biennales passées et le projet de budget du Fonds TC pour la période biennale 2026-2027.

Graphique 1 – Comparaison des allocations biennales sur la période 2016-2027



² Se reporter au document C 134/6.

Allocation des ressources du Fonds TC pour la période biennale 2026-2027

43 Le projet d'allocation des ressources du Fonds du TC pour la période biennale 2026-2027 vise à financer l'exécution du cadre stratégique de la coopération technique (paragraphe 6 à 16), dont la structure des programmes a fait l'objet d'une révision. Celle-ci comprend désormais 11 programmes thématiques, contre 16 programmes régionaux et mondiaux pour la période biennale 2024-2025 (TC 73/3(b), paragraphe 20).

44 Le tableau 1 illustre le projet d'allocation biennale des ressources du Fonds TC pour les programmes thématiques pour la période biennale 2026-2027. Conformément aux prescriptions du Règlement financier et des règles de gestion financière applicables aux allocations budgétaires annuelles, le tableau 1 indique aussi l'allocation pour chaque année de la période biennale.

45 Le graphique 2 et le tableau 2 montrent l'allocation des ressources budgétaires du Fonds TC pour la période biennale 2026-2027 par région, sous forme visuelle et numérique. À des fins de comparaison, l'allocation par région pour la période biennale en cours est également indiquée. Il importe de noter que les régions et les pays bénéficient aussi directement de l'allocation globale indiquée dans le tableau, ainsi que des dépenses engagées et de l'assistance apportée dans le cadre des projets thématiques à long terme de l'OMI, qui sont financés par les contributions de donateurs obtenues dans le cadre de la Stratégie de mobilisation des ressources en faveur des activités de coopération technique de l'OMI (document TC 68/4(a)), c'est-à-dire en dehors du Fonds TC.

46 Une certaine souplesse est prévue au cours de la période biennale pour permettre que les ressources soient redistribuées sur la base d'une analyse régulière de l'exécution planifiée du programme, des besoins des États Membres qui se font jour au cours de la période et de la disponibilité de contributions des donateurs qui seraient en phase avec les domaines du programme de coopération technique qui nécessitent un financement.

Autorisation d'utiliser les ressources non affectées aux programmes

47 Dans les Règles de fonctionnement révisées du Fonds de la coopération technique (TC.1/Circ.76), 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 aux 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.

Mobilisation des ressources à l'appui du PICT

48 Compte tenu des objectifs ambitieux de l'OMI en matière de coopération technique, de l'augmentation de la demande de services de l'OMI à laquelle on peut s'attendre au cours de la période biennale pour permettre d'atteindre l'ampleur et l'échelle requises en matière d'assistance dans toutes les régions, et des contraintes persistantes auxquelles les États Membres sont confrontés en matière de finances publiques, il est à prévoir que le Fonds TC ne permettra pas de répondre à l'ensemble des besoins des États Membres.

49 En raison des ressources limitées dont dispose l'OMI aux fins de l'exécution du PICT, et reconnaissant le rôle important que joue l'octroi de ressources (financières et/ou en nature) à l'appui de la mise en œuvre du PICT grâce à l'établissement d'accords de partenariat efficaces avec l'OMI³, 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 en faveur des activités de coopération technique de l'OMI (TC 68/4(a)) et à la résolution A.1167(32) portant adoption des modalités révisées de financement et de partenariat permettant d'assurer l'efficacité et la pérennité du Programme intégré de coopération technique. De ce fait, les partenaires de l'Organisation pour le développement sont priés de reconnaître leurs obligations en tant qu'États Membres de l'OMI et de les honorer en apportant et en renforçant leur appui financier au PICT dans le cadre d'arrangements durables à long terme, notamment :

- .1 en versant des contributions volontaires en espèces au Fonds TC;
- .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.

50 L'actualisation et l'application continues de la Stratégie de mobilisation des ressources en faveur des activités de coopération technique de l'OMI (TC 68/4(a)) constituent une approche proactive destinée à mobiliser et à obtenir des ressources supplémentaires, y compris des aides publiques au développement (APD), auprès des États Membres, du système d'aide au développement des Nations Unies et des banques multilatérales de développement, pour financer 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.

51 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.

52 À cet égard, afin de garantir une utilisation efficace et stratégique du Fonds TC, lorsque des besoins de mise en œuvre à long terme sont recensés, le Secrétariat envisagera d'utiliser le Fonds TC pour appuyer les premières phases de ces interventions à plus long terme, tout en s'efforçant de mobiliser des ressources additionnelles destinées à transformer ces interventions en projets thématiques à long terme afin d'obtenir un effet maximal dans le cadre d'une approche pluriannuelle. Cela permet d'assurer la cohérence du programme de

³ On trouvera dans le document TC 75/4 des renseignements détaillés sur la manière dont les accords de partenariat efficaces ont été utilisés en 2024.

coopération technique de l'OMI dans sa globalité et d'appuyer l'intégration du PICT dans des projets pluriannuels de plus grande envergure (annexe, paragraphe 7).

Tableau 3 – Cadre stratégique de la coopération technique : allocation des ressources du Fonds TC pour 2026-2027, par programme thématique (en dollars des États-Unis)

Programmes thématiques	Allocation annuelle		Allocation biennale	% du total ⁴
	2026	2027		
1. Renforcer la sécurité maritime mondiale afin de réduire le nombre d'incidents en mer, d'accidents en mer et de pertes en vies humaines en mer	1 120 405	1 166 137	2 286 542	15
2. Renforcer la sûreté maritime mondiale dans le but de réduire le nombre d'incidents de sûreté et d'améliorer la protection des navires et des gens de mer	108 955	113 403	222 358	1
3. Renforcer la protection et la préservation du milieu marin	759 303	790 296	1 549 599	10
4. Soutenir l' action en faveur du climat et de l'air pur dans le secteur des transports maritimes	749 560	780 155	1 529 715	10
5. Renforcer l'efficacité et harmoniser les procédures afin de faciliter le trafic et le commerce maritimes internationaux	534 413	556 227	1 090 640	7
6. Renforcer la capacité juridique et les cadres institutionnels pour une gouvernance maritime efficace	394 193	410 284	804 477	5
7. Égalité des sexes et environnement exempt d'obstacles pour les femmes dans le secteur maritime	363 185	378 010	741 195	5
8. Accès à l' enseignement et à la formation maritimes pour l'ensemble de la communauté maritime mondiale	1 125 873	1 171 828	2 297 701	15
9. Améliorer le respect des normes maritimes internationales au moyen du Programme d'audit des États Membres de l'OMI	326 866	340 209	667 075	5
10. Sensibilisation à la coopération technique : promouvoir le secteur maritime et atteindre les objectifs mondiaux au moyen de partenariats	145 274	151 204	296 478	2
11. Programme de présence régionale de l'OMI : collaboration entre l'OMI et les États Membres et fourniture d'une assistance locale	1 635 669	1 702 431	3 338 100	23
Total	7 263 696	7 560 184	14 823 880	100

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

Graphique 2 – Allocation des ressources budgétaires du Fonds TC par région

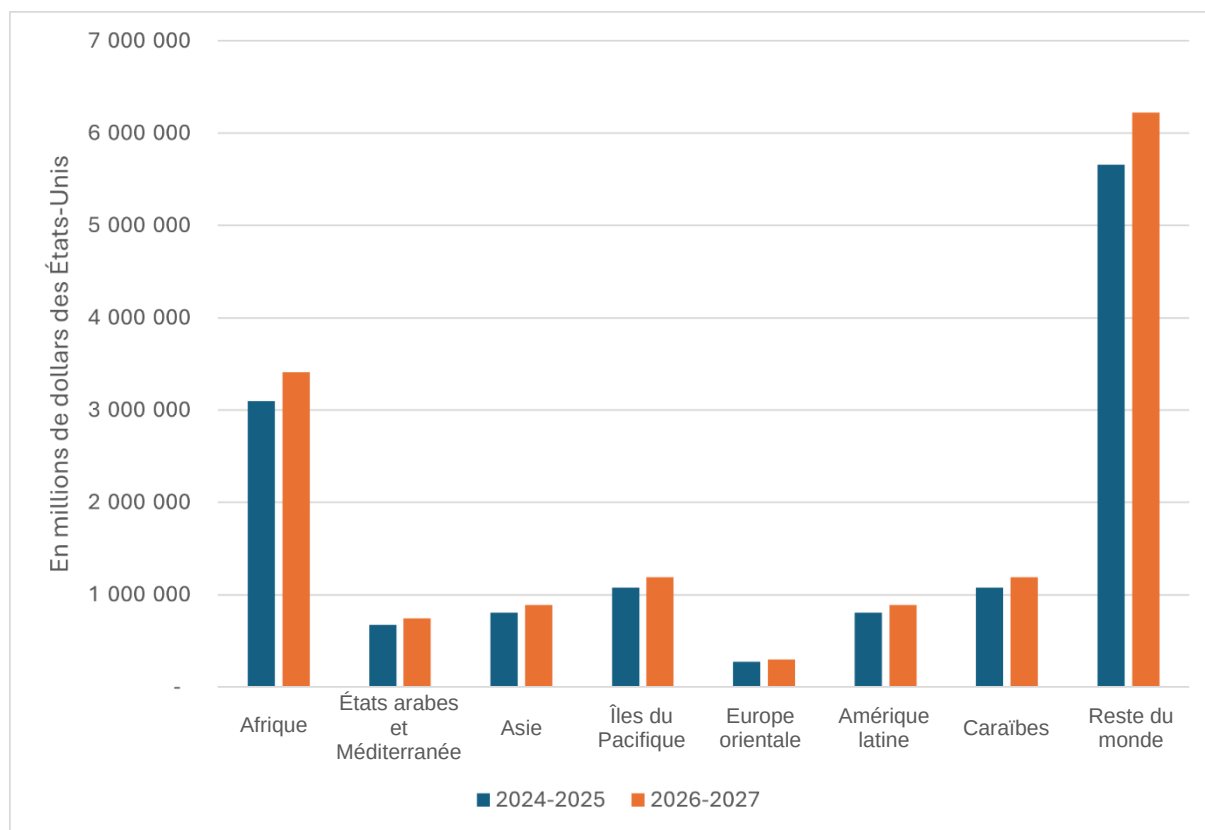


Tableau 4 – Allocation des ressources budgétaires du Fonds TC par région

Région	2024-2025		2026-2027	
	Total (en dollars des États-Unis)	Pourcentage du total	Total (en dollars des États-Unis)	Pourcentage du total
Afrique	3 099 538	23	3 409 492	23
États arabes et Méditerranée	673 813	5	741 195	5
Asie	808 575	6	889 432	6
Îles du Pacifique	1 078 100	8	1 185 910	8
Europe orientale	269 525	2	296 479	2
Amérique latine	808 575	6	889 432	6
Caraïbes	1 078 100	8	1 185 910	8
Reste du monde	5 660 025	42	6 226 030	42
Total	13 476 251	100	14 823 880	100

PARTIE 3 – PROGRAMMES THÉMATIQUES

THÈME 1 : RENFORCER LA SÉCURITÉ MARITIME MONDIALE AFIN DE RÉDUIRE LE NOMBRE D'INCIDENTS EN MER, D'ACCIDENTS EN MER ET DE PERTES EN VIES HUMAINES EN MER

Considérations générales

53 Le transport maritime est peut-être le plus international de tous les grands secteurs d'activité au monde, et l'un des plus dangereux. Il a toujours été reconnu que le meilleur moyen d'améliorer la sécurité en mer était d'élaborer des règles internationales suivies par toutes les nations maritimes du monde. La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), qui a été adoptée en 1914 et modifiée par la suite, constitue la pierre angulaire de la sécurité maritime internationale. Les modifications apportées au fil des ans ont introduit des mesures de sécurité essentielles, notamment le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) et une mise à jour des prescriptions relatives aux engins de sauvetage. L'OMI a également élaboré et adopté un Règlement pour prévenir les abordages en mer et des normes mondiales applicables aux gens de mer, ainsi que des conventions, codes et recueils de règles internationaux relatifs à la recherche et au sauvetage, à la facilitation du trafic maritime international, aux lignes de charge, au transport de marchandises dangereuses et au jaugeage.

54 Cette vaste réglementation internationale dans le domaine de la sécurité maritime – qui couvre tous les aspects, de la conception et de la construction des navires à la formation des équipages en passant par les consignes en cas d'urgence –, peut s'avérer complexe et difficile à mettre en œuvre, en particulier pour les pays en développement qui disposent de ressources limitées. Pour garantir un respect effectif et une application uniforme des règles, les États Membres bénéficient d'un appui ciblé dans le cadre d'initiatives de renforcement des capacités, notamment en matière d'assistance technique, de programmes de formation, de développement institutionnel et de transfert de connaissances et de techniques. En consolidant les capacités des administrations maritimes, le renforcement des capacités joue un rôle essentiel dans la promotion d'une application cohérente des normes de sécurité, ce qui contribue *in fine* à rendre les mers plus sûres et à protéger la vie humaine, les biens et le milieu marin.

55 Conformément à ce qui précède, tous les deux ans, le Comité de la sécurité maritime (MSC) approuve un ensemble de priorités thématiques liées à la sécurité dans le but d'orienter le cadre de planification du programme biennal de coopération technique de l'OMI, le PICT, de sorte que les activités visant à renforcer les capacités abordent les principaux problèmes et contribuent à atteindre les principaux objectifs liés à la sécurité maritime. À sa prochaine session (MSC 110), le MSC examinera, pour approbation, les priorités thématiques suivantes, énoncées dans le document MSC 110/20/3 :

- .1 sécurité des navires de pêche, des transbordeurs effectuant des voyages nationaux et des autres navires non soumis à la Convention SOLAS;
- .2 sûreté maritime et mesures de lutte contre la piraterie;
- .3 formation des gens de mer et du personnel des navires de pêche et élément humain;
- .4 sécurité maritime dans les eaux polaires;
- .5 mise en œuvre et contrôle du respect des instruments de l'OMI;

- .6 manutention en tout sécurité des cargaisons, y compris des marchandises dangereuses en colis, des cargaisons solides en vrac et des conteneurs, et recensement des combustibles de substitution et des nouvelles technologies (GES);
- .7 sécurité de la navigation, y compris mesures d'organisation du trafic maritime et systèmes de comptes rendus de navires, et application des produits ECDIS S-100; et
- .8 recherche et sauvetage et services connexes fournis dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

56 Ces priorités thématiques sont en phase avec les principaux instruments relatifs à la sécurité maritime de l'OMI, dont l'OMI cherche à atteindre la mise en œuvre effective et uniforme. Chaque priorité thématique est associée à un résultat spécifique dans le cadre de ce programme thématique relatif à la sécurité maritime, accompagné d'une explication détaillée de la manière dont l'OMI cherchera à atteindre les objectifs relevant de chaque instrument dans le cadre de l'approche de renforcement des capacités que l'Organisation mettra en œuvre au cours de la prochaine période biennale (2026-2027). Les activités visant à renforcer les capacités menées dans le cadre de ce programme thématique visent à aider les États en ce qui concerne la ratification et la mise en œuvre effective des instruments relatifs à la sécurité, compte tenu des derniers amendements, notamment au moyen de leur transposition dans la législation nationale et d'un appui visant à permettre aux administrations d'assumer les responsabilités qui incombent aux États du pavillon, aux États du port et aux États côtiers. Le cas échéant, le suivi des conclusions des audits effectués au titre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI en ce qui concerne l'amélioration de l'application des instruments relatifs à la sécurité au niveau national éclaire la planification et la mise en œuvre des activités visant à renforcer les capacités menées dans les différentes régions.

57 L'accent sera mis sur l'examen et l'exploitation des résultats obtenus dans le cadre des activités liées à la sécurité qui sont menées dans l'ensemble des régions, afin de fournir une assistance ciblée qui permette de répondre aux recommandations formulées auparavant et de combler les lacunes qui subsistent. Ce processus s'appuiera sur une analyse, fondée sur des données factuelles, de la mise en œuvre de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, et d'autres instruments, sur un recensement des besoins assistance et sur l'élaboration d'interventions en phase avec les préoccupations émergentes en matière de sécurité. Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS sont également priés de continuer à formuler des demandes d'assistance afin d'éclairer la planification effectuée par l'OMI.

58 L'assistance appuiera la mise en œuvre des prescriptions énoncées dans les chapitres V et IX de la Convention SOLAS, le Recueil ISM et d'autres mesures de sécurité maritime établies par l'Organisation. Parmi ces mesures, on peut citer l'application de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW), de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR) et du SMDSM. L'objectif des activités de coopération technique de l'OMI en matière de sécurité maritime est d'aider les pays en développement à améliorer leur capacité à respecter les règles et normes de sécurité maritime afin d'améliorer la sécurité des transports maritimes internationaux. Le PICT donne la priorité aux activités d'assistance technique destinées à développer les ressources humaines et à renforcer les capacités institutionnelles, et qui visent également à promouvoir la coopération et la coordination nationale, régionale et sous-régionale pour renforcer la sécurité maritime.

Priorités de l'OMI pour 2026-2027

Résultat 1 : Sécurité des navires de pêche, des transbordeurs effectuant des voyages nationaux et des autres navires non soumis à la Convention SOLAS

Accord du Cap de 2012

59 L'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 de 1977 sur la sécurité des navires de pêche (l'Accord) a été adopté en 2012, en même temps qu'un certain nombre de résolutions, y compris la résolution 3 intitulée "Promotion de la coopération technique et fourniture d'une assistance technique", en vertu de laquelle l'Organisation devait intensifier ses efforts en vue de fournir aux États l'assistance dont ils pourraient avoir besoin pour mettre en œuvre l'Accord, et devait prendre des dispositions appropriées, à cette fin, dans le cadre du PICT. Dans ce contexte, l'Organisation collabore avec l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et l'Organisation internationale du Travail (OIT) pour promouvoir des mesures de sécurité s'agissant des navires de pêche et de leur personnel, des conditions de travail décentes à bord des navires de pêche et la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et les questions connexes, dans le respect des mandats respectifs des trois organisations, en tant que moyen de renforcer et d'harmoniser les efforts axés sur l'entrée en vigueur et la mise en œuvre des instruments pertinents de l'OMI, de la FAO et de l'OIT, selon qu'il convient. Ces travaux englobent l'appui à la mise en œuvre des instruments connexes de l'OMI, tels que l'Accord, la Convention STCW-F et MARPOL.

60 À l'heure actuelle, 23 États, qui comptent un nombre total de 2 935 navires de pêche, ont accepté d'être liés par l'Accord. Pour entrer en vigueur, l'Accord doit être accepté par 22 États dont le nombre total de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités en haute mer est au moins égal à 3 600. Il reste donc un nombre relativement faible de navires à ajouter au nombre total pour qu'il soit satisfait au premier critère d'entrée en vigueur de l'Accord. Dans ce contexte, au cours de la période biennale 2026-2027, les activités destinées à renforcer les capacités viseront à faire en sorte qu'il soit satisfait au second et dernier critère d'entrée en vigueur de l'Accord et à assurer la mise en œuvre effective de l'Accord après son entrée en vigueur imminente. En outre, les efforts seront concentrés sur les questions de sécurité et les instruments de l'OMI connexes, de façon à améliorer, en coopération avec les organisations du système des Nations Unies, les aspects liés à la sécurité maritime des navires de pêche de faibles dimensions.

61 Aux niveaux mondial, régional et national, l'OMI aidera les États Membres à effectuer les tâches indiquées ci-dessous :

- .1 **Promotion de l'entrée en vigueur et de l'application de l'Accord du Cap de 2012** : des ateliers/séminaires régionaux et nationaux seront organisés à l'intention des États Membres qui n'ont pas encore ratifié cet instrument. Il est important d'adopter une approche régionale eu égard aux répercussions qu'a la ratification par les États Membres sur les mouvements de navires entre pays voisins. L'assistance comprendra des activités de sensibilisation visant à obtenir une meilleure compréhension des avantages de l'Accord et des dispositions relatives à la sécurité en ce qui concerne les navires de pêche, des évaluations des besoins et des analyses des lacunes, un appui législatif, une formation technique, un renforcement institutionnel et une promotion de la coopération internationale visant à faire en sorte que les objectifs de l'Accord soient atteints.

- .2 **Appui à la mise en œuvre des recommandations formulées par le Groupe de travail mixte FAO/OIT/OMI sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et sur les questions connexes** : à sa cinquième session, le Groupe a recensé des recommandations axées sur les activités que pourraient avoir à mener les Secrétariats de la FAO, de l'OIT et de l'OMI, selon le cas, dans le cadre des mandats respectifs des trois organisations. L'appui fourni au cours de la période biennale 2026-2027 est conditionné aux résultats des délibérations consacrées à ce sujet qui auront lieu à l'III 11, qui se tiendra en juillet 2025.

Transbordeurs effectuant des voyages nationaux

62 Depuis l'adoption des Règles types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux (résolution MSC.518(105)) en avril 2022, l'Organisation s'est attelée activement, avec l'appui des États Membres et des organisations internationales intéressés, à répondre à la nécessité de renforcer les capacités afin d'instaurer une culture axée sur la sécurité durable s'agissant de l'activité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux, en tenant compte de la feuille de route adoptée par le MSC 101 (MSC 101/24/Add.1, annexe 30), l'objectif étant de promouvoir et d'améliorer 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"). Les activités récentes et futures ont été présentées au MSC 109 dans le document MSC 109/17, dans lequel le Secrétariat mentionnait également des séminaires régionaux en Afrique et dans les îles du Pacifique, les projets en cours avec le soutien financier et en nature de l'Union européenne, de l'Université maritime mondiale (UMM), de l'Institut de droit maritime international (IMLI) de l'OMI, d'Interferry et de la Lloyd's Register Foundation (LRF) en vue de réaliser des progrès globaux dans la mise en place d'une culture axée sur la sécurité solide et durable dans ce domaine de la navigation assurant un service intérieur.

63 Parmi les initiatives menées actuellement par l'OMI afin de renforcer les capacités dans le domaine de la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux, on peut citer le projet intitulé "Sustainable Connectivity Package (SCOPE) - Ship Safety Project (2025-2027)", qui vise à améliorer la sécurité des transbordeurs dans la région Asie-Pacifique. Le projet s'appuie sur les pratiques efficaces élaborées dans le cadre d'une étude menée par l'OMI en collaboration avec le Groupe de la Banque mondiale, l'UMM et l'Université de Strathclyde. Cette étude plus ancienne portait sur la sécurité et le rendement énergétique des navires à passagers nationaux aux Philippines (FSA-P et ENV-P). Ce projet permettra :

- .1 de réaliser une évaluation complète de la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux et de recenser des voies d'amélioration viables dans les pays cibles;
- .2 de générer une implication en faveur des mesures de sécurité applicables aux navires à passagers au moyen d'un engagement collaboratif des parties prenantes à plusieurs niveaux et de la recherche d'un consensus; et
- .3 de renforcer les capacités des parties prenantes en matière de mise en œuvre et de gestion des initiatives relatives à la sécurité des navires à passagers.

64 Une deuxième initiative a été lancée en 2024. La Lloyd's Register Foundation (LRF) apportait un appui financier, par le biais de l'Université maritime mondiale (UMM), en faveur d'un partenariat entre l'OMI, l'Institut de droit maritime international (IMLI) et l'UMM sur le

renforcement de la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux. Le projet a donné lieu aux réalisations et activités suivantes :

- .1 sensibilisation aux règles types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux;
- .2 consultations régionales/nationales multipartites;
- .3 élaboration d'un manuel explicatif en vue d'appuyer l'application des règles types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux;
- .4 création d'un forum en ligne permettant de mettre en commun les meilleures pratiques en matière de sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux;
- .5 appui à l'élaboration d'une législation nationale visant à améliorer la sécurité des transbordeurs, en se fondant sur les règles types relatives à la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux; et
- .6 appui au Programme océanien de sécurité des transports maritimes intérieurs (PIDSS), qui porte sur la mise en œuvre par l'État du pavillon et sur la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux dans la région des îles du Pacifique.

65 Aux niveaux mondial, régional et national, l'OMI dispensera une assistance supplémentaire dans le cadre du PICT comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Forums/séminaires régionaux sur la sécurité des transbordeurs effectuant des voyages nationaux** : il s'agit de s'attaquer aux causes profondes des accidents de navires effectuant des voyages nationaux en promouvant les meilleures pratiques, en améliorant l'application des règlements types et en encourageant la collaboration entre les organismes réglementaires et le secteur national des transports maritimes. L'objectif est de fournir une plateforme aux décideuses et décideurs, aux représentantes et représentants du secteur et aux autres parties prenantes pour leur permettre d'échanger au sujet des expériences, de recenser les défis et d'élaborer des stratégies concrètes destinées à améliorer les mesures de sécurité et à réduire le nombre d'accidents, par exemple en dispensant une formation aux exploitants de transbordeurs et aux organismes réglementaires sur les règles de sécurité et les meilleures pratiques. L'assistance technique abordera des questions telles que les défauts de conception et de construction, l'émission des billets et l'excès de passagers, le chargement et l'arrimage, l'absence d'assurance et la volonté politique. De tels séminaires peuvent être organisés conjointement avec des partenaires tels qu'Interferry, l'UMM, l'IMLI, la Lloyd's Register Foundation et des partenaires de réalisation régionaux.

Résultat 2 : Sûreté maritime et mesures de lutte contre la piraterie

66 La priorité thématique MSC 2 est un programme thématique distinct intitulé "Thème 2 : Renforcer la sûreté maritime mondiale dans le but de réduire le nombre d'incidents de sûreté et d'améliorer la protection des navires et des gens de mer" (paragraphe 94).

Résultat 3 : Formation des gens de mer et du personnel des navires de pêche et élément humain

Convention et Code STCW et Code ISM

67 Ces priorités thématiques portent sur la mise en œuvre effective des dispositions obligatoires telles que la règle I/8 de la Convention STCW de 1978, portant sur les normes de qualité, et l'article IV et la règle I/7 de la Convention STCW de 1978, portant sur la communication de renseignements, et visent à sensibiliser les États Membres à la nécessité d'établir un système de normes de qualité pour toutes les activités de formation et de délivrance des titres menées dans le contexte de la Convention STCW de 1978 et du Code STCW et d'appuyer sa mise en place (voir la circulaire MSC.1/Circ.1449 contenant les Recommandations concernant le compte rendu des évaluations indépendantes) (III 7/17, annexe 4, appendices 2 et 4).

68 En outre, compte tenu du manque d'efficacité de l'application de la règle VIII/2 de la Convention STCW de 1978, relative à l'organisation de la veille et aux principes à observer, constaté dans six rapports récapitulatifs des synthèses d'audit, il est proposé d'aider les États Membres à sensibiliser à la nécessité d'élaborer et d'appliquer des stratégies en promulguant, à l'échelle nationale, une législation, des directives et des instructions concernant les dispositions en question (III 10/18, annexe 4, appendice 4).

69 Par ailleurs, un examen approfondi de la Convention STCW de 1978 et du Code STCW et l'élaboration de dispositions relatives à la formation des gens de mer servant à bord des navires qui utilisent des combustibles de substitution et des techniques nouvelles sont en cours. Dans ce contexte, il sera essentiel d'assister les États Membres pour qu'ils soient prêts à faire face à ces évolutions. Ceci est lié aux travaux décrits dans le présent document au titre du thème 4 : Soutenir l'action en faveur du climat et de l'air pur dans le secteur des transports maritimes (paragraphe 157) ayant trait au projet intitulé "Cadre de référence relatif à la formation des gens de mer en matière de décarbonation".

Convention et Code STCW-F

70 Le MSC 108 a adopté la résolution MSC.561(108) portant adoption d'amendements à la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, ainsi que la résolution MSC.562(108) portant adoption du Code de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW-F). Ces mises à jour et ce nouvel instrument visent à prendre en compte l'évolution des besoins de l'industrie de la pêche grâce à l'introduction de critères de qualification harmonisés et d'un niveau minimum de compétence pour le personnel travaillant à bord des navires de pêche visés par la Convention, ce qui permettra d'accroître la mobilité du personnel des navires de pêche et la reconnaissance des brevets entre les pays qui ont ratifié et qui appliquent la Convention STCW-F.

71 Les amendements à la Convention STCW-F de 1995 et le nouveau Code STCW-F devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2026. L'appui dispensé dans le cadre du PICT pendant la période biennale 2026-2027 en faveur de la mise en œuvre effective de ces amendements est primordial pour la formation du personnel des navires de pêche et la délivrance de brevets.

72 Aux niveaux mondial, régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-après :

- .1 **Appui à la mise en œuvre effective de la Convention STCW de 1978 et du Code STCW** : ateliers régionaux et nationaux de renforcement des capacités concernant la mise en œuvre de la Convention STCW, y compris activités pouvant contribuer à l'élaboration et/ou à l'application de cours types, destinés à améliorer la compréhension, les connaissances et les compétences du personnel responsable de l'administration maritime de l'État Membre, en particulier en ce qui concerne les règles I/7 et I/8 de la Convention STCW de 1978, afin de garantir le respect de la Convention.
- .2 **Promotion de l'entrée en vigueur et de la mise en œuvre de la Convention STCW-F de 1995 et du nouveau Code STCW-F** : ateliers régionaux et nationaux visant à appuyer la ratification, la mise en œuvre et le contrôle du respect de la Convention STCW-F de 1995 et du nouveau Code STCW-F. Ces ateliers viseront à familiariser les parties prenantes, y compris les autorités nationales et les établissements de formation, avec les prescriptions des instruments en question.
- .3 **Appui à l'élaboration et à la mise en œuvre de dispositions relatives à la formation des gens de mer servant à bord des navires qui utilisent des combustibles de substitution et des techniques nouvelles** : ateliers et séminaires régionaux et nationaux visant à appuyer l'élaboration et la mise en œuvre de dispositions en matière de formation en vue de garantir l'acquisition, par les gens de mer servant à bord des navires qui utilisent des combustibles de substitution et des techniques nouvelles, des compétences nécessaires, y compris poursuite du programme de formation des formatrices et formateurs dans toutes les régions, en tenant compte des résultats du "Cadre de référence relatif à la formation des gens de mer en matière de décarbonation".
- .4 **Appui à la participation des États Membres à la révision approfondie de la Convention et du Code STCW** : ateliers et séminaires régionaux et nationaux visant à aider les États Membres à se doter des capacités voulues, à favoriser une prise de conscience, à promouvoir l'alignement sur les nouvelles prescriptions en matière de formation découlant de la révision de la Convention et du Code STCW et à garantir une mise en œuvre efficace.
- .5 **Appui à la mise en œuvre effective du Code ISM** : ateliers régionaux et nationaux réunissant les principales parties prenantes à la mise en œuvre du Code ISM, visant à examiner son efficacité et sa mise en œuvre effective en vue d'obtenir des améliorations sur la base des expériences respectives des principales parties prenantes. Les conclusions de l'examen par le MSC 110 des questions relatives au Code ISM devraient être prises en compte.

MSC 4 : Sécurité maritime dans les eaux polaires

73 Le Recueil sur la navigation polaire est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017 et s'applique à tous les navires soumis à la Convention SOLAS exploités dans les eaux polaires. Le MSC 106 a approuvé des amendements à la Convention SOLAS et au Code polaire, qui devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2026. Si la sécurité et la protection du milieu marin des eaux arctiques sont examinées dans le cadre d'un certain nombre de programmes de

coopération et de développement entre les États arctiques, les eaux de l'Antarctique reçoivent moins d'attention de la part de l'Organisation. La mise en œuvre du Recueil sur la navigation polaire, ainsi que celle des directives connexes qui s'appliquent aux navires non soumis à la Convention SOLAS, est toute aussi importante pour cette région. On peut raisonnablement s'attendre à ce que les activités liées au transport maritime s'intensifient encore dans toutes les eaux polaires, et il sera fourni dans le cadre du PICT au cours de la période biennale 2026-2027 une assistance destinée à promouvoir et à favoriser la mise en œuvre des instruments de l'Organisation, en étroite coopération avec la Réunion consultative du Traité sur l'Antarctique et le Conseil de l'Arctique, afin de préserver la pureté des milieux polaires.

74 Aux niveaux mondial, régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-après :

- .1 **Appui à la mise en œuvre des mesures de sécurité applicables aux navires exploités dans les eaux polaires :** formations et ateliers visant à mettre en commun 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). Il s'agit notamment de promouvoir les directives connexes applicables aux navires non visés par la Convention SOLAS, telles que les directives relatives aux navires de pêche et les yachts de plaisance exploités dans les eaux polaires, qui ont récemment été approuvées.
- .2 **Coordination stratégique avec les forums internationaux et régionaux :** en étroite coopération avec la Réunion consultative du Traité sur l'Antarctique et le Conseil de l'Arctique, il s'agit de promouvoir les prescriptions relatives à la sécurité et à l'environnement énoncées dans le Recueil sur la navigation polaire et de recenser les tendances de la navigation dans l'Arctique et l'Antarctique, afin d'éclairer les futures activités de renforcement des capacités.

Résultat 5 : Mise en œuvre et contrôle du respect des instruments de l'OMI

75 D'après l'analyse des six rapports récapitulatifs des synthèses d'audit découlant du Programme d'audit des États Membres de l'OMI (III 10/8 et III 10/INF.6), il a été déterminé qu'il fallait apporter une assistance supplémentaire aux États Membres dans deux domaines principaux dans lesquels des conclusions/constatations avaient été formulées de manière récurrente s'agissant de la mise en œuvre effective et du contrôle du respect des instruments obligatoires de l'OMI pertinents visés par le Programme d'audit des États Membres de l'OMI et du Code III en tant que norme d'audit. La mise en œuvre et le contrôle du respect (État du pavillon, État du port et État côtiers) des instruments obligatoires de l'OMI figuraient parmi les domaines recensés de façon récurrente, parallèlement aux recommandations visant à aider les États Membres à mettre en place et à appliquer des politiques en promulguant et faisant appliquer une législation interne, des directives et des instructions dans les trois domaines d'activités (celles de l'État du pavillon, de l'État côtier et de l'État du port) (III 10/18, annexe 4, appendices 1, 2 et 4; et annexe du document TC 75/8/1).

76 Compte tenu de ce qui précède, l'objectif de ce résultat est d'aider les administrations maritimes à renforcer leurs capacités 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 des conventions pertinentes concernant la sécurité maritime, notamment le Code pour les enquêtes sur les accidents et le 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 de contrôle par l'État du port, en tenant compte du résultat de l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit (III 10/INF.6) établis à partir des audits effectués au titre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, selon que de besoin. En outre, le Programme thématique 9 se concentrera sur l'appui à la mise en œuvre des mesures correctives portant sur les composantes des processus d'administration maritime, comme indiqué dans le Code III (approche systémique).

77 L'application efficace des instruments par l'État du pavillon est essentielle pour garantir la sécurité et la sûreté maritimes et la protection de l'environnement. Le Code régissant les organismes reconnus (Code RO), adopté par les résolutions MEPC.237(65) et MSC.349(92) et entré en vigueur le 1^{er} janvier 2015, fournit un cadre obligatoire en matière de reconnaissance, d'habilitation et de surveillance des organismes reconnus, conformément aux normes internationales. Le Code RO récapitule les critères d'évaluation des organismes reconnus et les critères de contrôle de leurs performances, et garantit que les organismes reconnus sont habilités à procéder, au nom de l'État du pavillon, à la délivrance des certificats et aux services réglementaires en vertu des instruments de l'OMI et de sa législation nationale, y compris la Convention SOLAS, MARPOL, la Convention sur les lignes de charge, la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage, la Convention AFS, la Convention BWM, le Code ISM, le Code ISPS, entre autres.

78 Aux niveaux mondial, régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-après :

- .1 **Ateliers régionaux et nationaux de mise en œuvre par les États du pavillon** : il s'agit de renforcer les capacités des administrateurs et administratrices et des inspecteurs et inspectrices de navires à s'acquitter des responsabilités que leur imposent le Code III et le Code RO, en particulier en ce qui concerne les ressources des États du pavillon relatives au programme de contrôle des organismes reconnus, y compris la reconnaissance, l'autorisation et la supervision des organismes reconnus; d'améliorer le niveau des connaissances et de disposer d'inspecteurs et d'inspectrices qualifiés en nombre suffisant pour effectuer les travaux pertinents en matière de visites et de délivrance des certificats dans le cadre des principaux instruments de l'OMI, ce qui permettra une meilleure compréhension du rôle et des responsabilités des organismes reconnus et des États du pavillon; et de tenir compte des conclusions du Programme d'audit des États Membres de l'OMI et de mettre en œuvre des mesures correctives.
- .2 **Participation mondiale à des formations sur le régime du contrôle par l'État du port** : les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port des régions en développement bénéficient d'un financement pour participer à des formations dans le cadre des régimes de contrôle par l'État du port (régimes PSC) au titre du Mémoire d'entente de Tokyo et Mémoire d'entente de Paris, dans le but d'améliorer l'efficacité du contrôle par l'État du port et de promouvoir une harmonisation dans l'ensemble des régions maritimes en développement. Il conviendrait d'envisager des ateliers régionaux sur les questions relatives au contrôle par l'État du port au sein des régimes PSC en développement, en coopération avec les régimes PSC, afin de renforcer les capacités en matière de contrôle par l'État du port et d'harmoniser les activités menées à ce titre dans l'ensemble des régions. Le développement des compétences sera focalisé sur l'amélioration de la communication, la connaissance des cultures locales, la lutte contre la corruption dans le

secteur maritime, la gestion des conflits, la mise à jour des connaissances relatives aux instruments de l'OMI, la formation spécialisée sur certains types de navires (par exemple, les navires de pêche en coopération avec la FAO et l'OIT pour faciliter l'entrée en vigueur de l'Accord du Cap de 2012) pour les participantes et participants qui peuvent jouer le rôle de formatrices et de formateurs, afin d'établir une formation durable et localisée dans le cadre des programmes PSC régionaux.

79 En ce qui concerne les enquêtes sur les accidents de mer, en vertu des conventions de l'OMI, l'État du pavillon a l'obligation de mener une enquête sur un accident de mer très grave ou d'autres accidents, tels que définis par les traités pertinents de l'OMI, survenus à l'un de ses navires et de communiquer ses conclusions à l'Organisation à l'aide du module sur les accidents et incidents de mer (MCI) du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS). Une telle enquête a pour objectif de contribuer à recenser les modifications qu'il pourrait être souhaitable d'apporter aux règles actuelles et les mesures correctives qui devraient être prises pour améliorer la sécurité et la protection du milieu marin. C'est pourquoi l'OMI encourage une approche commune pour la conduite des enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents de mer, notamment sur la base de la mise en œuvre du Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents) (résolution MSC.255(84)) et des Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer (résolution A.1056(27)). Cela favorise également la coopération entre les États en vue de recenser les facteurs qui sont à l'origine de ces événements.

80 Les facteurs susceptibles de rendre difficiles l'exécution d'une enquête et son compte rendu figurent dans le document III 1/18 (paragraphe 5.24), et sont recensés parmi les causes profondes qui figurent dans les conclusions pertinentes du Programme d'audit des États Membres de l'OMI. En mai 2024 (documents III 10/8 et III 10/INF.6, paragraphe 28), l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit concernant les enquêtes menées par les États du pavillon mettait en évidence que les conclusions et observations les plus fréquentes concernaient l'indépendance et l'impartialité des enquêtes, la décision d'ouvrir une enquête, les pouvoirs des enquêtrices et enquêteurs, y compris l'arraisonnement d'un navire, l'ouverture d'une enquête, la notification à l'OMI, la diffusion des rapports au public, et d'autres prescriptions du Code pour les enquêtes sur les accidents et du Code d'application des instruments de l'OMI.

81 L'approche en plusieurs phases adoptée par l'OMI en matière de renforcement des capacités appuiera les États Membres aux niveaux mondial, régional et national au cours de la période biennale 2026-2027, comme indiqué ci-après :

- .1 **Cours commun d'orientation et atelier sur l'apprentissage en ligne :** compte tenu des travaux que mène actuellement le Comité concernant l'élaboration d'un plan de mise en œuvre de l'apprentissage en ligne, il ressort de l'analyse menée qu'il serait utile d'élaborer un nouveau cours d'apprentissage en ligne sur les accidents de mer en tant que prescription obligatoire de la "phase 1", cours qu'il serait nécessaire de suivre avant de participer à une formation en présentiel, ce qui permettrait à l'OMI d'enrichir le contenu et d'améliorer les résultats de l'apprentissage afin de combler les lacunes en matière de capacités recensées au cours de l'analyse de l'audit. Le cours commun d'orientation couvrirait d'importants sujets liminaires tels que la législation et les règles en vigueur, les attributions, le cadre juridique international, les types d'événements, la méthodologie d'enquête, l'élaboration de calendriers, le rassemblement des données, la collecte de preuves, y compris les techniques d'entretien, la gestion des risques, les

facteurs humains et l'analyse des incidences de la fatigue, du stress et d'autres éléments humains, la formation des enquêtrices et enquêteurs, les recommandations en matière de sécurité, ainsi que la notification et la communication de renseignements.

- .2 **Programme de détachement pour les accidents de mer** : la phase 2 est un essai de formation pratique à l'intention des officiers responsables, qui comprend un programme de détachement ou de stage d'une durée de cinq jours axé sur l'obtention d'une expérience pratique dans la conduite d'enquêtes, dispensé par des États Membres partenaires qui possèdent des organismes/bureaux d'enquête chargés des questions de sécurité. Les participantes et participants sélectionnés peuvent ensuite devenir formatrices et formateurs pour leurs organismes respectifs.
- .3 **Appui aux États Membres en matière de mise en œuvre** : il s'agit d'aider les États Membres à institutionnaliser les capacités dans le domaine des accidents de mer, y compris à élaborer le cadre juridique; à mettre en place des organismes d'enquête indépendants, impartiaux et permanents chargés d'enquêter sur les accidents et incidents de mer; à coopérer avec d'autres États; et à mettre en place des cours de formation visant à former leurs propres enquêtrices et enquêteurs.

Résultat 6 : Manutention en tout sécurité des cargaisons, y compris de marchandises dangereuses en colis, des cargaisons solides en vrac et des conteneurs, et recensement des combustibles de substitution et des nouvelles technologies (GES)

82 L'application des dispositions relatives à la formation obligatoire du personnel à terre et des recommandations concernant les besoins en formation du personnel à terre qui intervient dans le transport des marchandises dangereuses, telles qu'énoncées dans le Code IMDG, demeurent une priorité pour bon nombre d'États Membres. Une autre priorité est la sécurité de la manutention des cargaisons solides en vrac, conformément aux prescriptions du Code IMSBC. De même, l'arrimage et l'assujettissement des engins de transport et les cas persistants de perte de cargaisons en mer acquièrent un niveau de priorité croissant pour les États Membres et les parties prenantes. En outre, la sécurité du transport par mer de combustibles, de marchandises dangereuses et de cargaisons solides en vrac suscite un intérêt au niveau mondial, compte tenu notamment des évolutions liées aux combustibles de substitution dans le cadre de l'ordre du jour relatif à la sécurité pour appuyer la réduction des émissions de GES.

83 Aux niveaux mondial, régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-après :

- .1 **Ateliers de renforcement des capacités** : il s'agit d'aider, par l'intermédiaire du personnel à terre, les États Membres à améliorer leurs procédures de gestion et de manutention en tout sécurité des conteneurs (par exemple, infrastructure portuaire, procédures et processus, stockage).
- .2 **Ateliers de renforcement des capacités sur la sécurité de la manutention des marchandises dangereuses en colis et des cargaisons solides en vrac** : il s'agit d'aider, par l'intermédiaire du personnel à terre, les États Membres à renforcer leur capacité à mettre en œuvre de manière efficace les dispositions du Code IMDG et du Code IMSBC, à améliorer l'application des règles et à promouvoir les meilleures pratiques dans la gestion de ces instruments obligatoires.

Résultat 7 : Sécurité de la navigation, y compris organisation du trafic maritime et systèmes de comptes rendus de navires, et application des produits ECDIS S-100

84 L'application de mesures d'organisation du trafic et de systèmes de comptes rendus de navires efficaces est indispensable en vue de renforcer la sécurité de la navigation. Les Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime (résolution A.572(14), telle que modifiée) et la Note d'orientation connexe (MSC.1/Circ.1060, telle que modifiée) fournissent les critères de présentation des propositions de systèmes d'organisation du trafic maritime. De même, le texte révisé des Directives et des critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires (résolution MSC.433(98)) contient des critères pour planifier, proposer et mettre en œuvre des systèmes de comptes rendus de navires. L'examen et la mise à jour constants des mesures d'organisation du trafic et des systèmes de comptes rendus de navires, ainsi que la mise en place de nouvelles mesures et de nouveaux systèmes, sont indispensables pour améliorer la sécurité de la navigation, réduire les risques d'abordage et d'échouement et protéger le milieu marin.

85 Les normes de fonctionnement révisées des systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS), adoptées par la résolution MSC.530(106)/Rev.1, prévoyaient une mise en œuvre progressive du Modèle universel de données hydrographiques S-100 de l'OHI utilisé par les équipements ECDIS installés de manière optionnelle à partir du 1^{er} janvier 2026, et pour tous les nouveaux équipements ECDIS installés le 1^{er} janvier 2029 ou après cette date. Les services de données de navigation électroniques (ENDS) publiés aux fins d'une utilisation avec les ECDIS par un service hydrographique agréé par les pouvoirs publics, ou par toute autre institution publique compétente, ou avec leur approbation, doivent être conformes aux normes de l'OHI en vue de satisfaire aux dispositions de la résolution MSC.530(106)/Rev.1. Dans le cadre des activités de renforcement des capacités menées au cours de la période biennale 2026-2027, on cherchera à assurer que les services et produits sont rapidement disponibles afin que les données et produits nécessaires au format S-100 soient fournis d'ici le 1^{er} janvier 2026.

86 Des mesures d'organisation du trafic maritime sont désormais établies dans de nombreuses zones de trafic maritime parmi les plus encombrées, ce qui permet de réduire le nombre d'abordages et d'échouements. Dans le même temps, il existe des zones où le trafic maritime n'est pas réglementé ou dans lesquelles la mise en place de mesures d'organisation du trafic maritime ou la modification des mesures d'organisation du trafic maritime pourrait renforcer la sécurité de la navigation. Il serait utile de sensibiliser les États Membres, en particulier ceux qui connaissent une intensification du trafic maritime le long de leurs côtes, aux avantages qu'auraient la mise en place de mesures d'organisation du trafic maritime destinées à réguler le trafic ou l'évaluation de l'efficacité des mesures existantes. Cela permettrait de faciliter l'examen de la mise en place ou de la modification de mesures d'organisation du trafic, et de contribuer ainsi à rendre plus sûr le trafic maritime au large de leurs côtes.

87 Il existe un projet thématique à long terme aligné sur ce résultat, intitulé SMART-C Traffic (2023-2026), qui vise à établir et à piloter un système de régulation du trafic maritime pour les besoins du transport maritime durable (SMART) aux Philippines, un pays en développement pilote. L'objectif du projet est de créer et d'exploiter un service d'e-navigation en ligne capable d'analyser et de gérer efficacement les renseignements sur la sécurité maritime dans un environnement en ligne. Mené en collaboration avec les Philippines, ce projet a permis de jeter les bases d'une évaluation des besoins dans ce domaine. Les enseignements tirés de ce projet pilote contribueront à recenser les besoins futurs en matière de renforcement des capacités.

88 Au niveau mondial, l'OMI aidera les États Membres au moyen du PICT comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Participation à des forums internationaux et régionaux sur la sécurité de la navigation** : il s'agit d'encourager la participation de l'OMI à des forums stratégiques et pratiques aux côtés d'autres partenaires de développement internationaux des Nations Unies et de professionnels du secteur maritime issus de l'ensemble de la communauté régionale afin de promouvoir des mesures efficaces visant à améliorer la sécurité de la navigation. Il est essentiel de se tenir au courant des technologies émergentes et des meilleures pratiques, d'améliorer la coopération et de renforcer les capacités. On peut à ce titre citer le colloque international OMM/OMI destiné à mieux comprendre et à combler le fossé entre les experts en météorologie maritime et en océanographie et la communauté maritime.

89 Au niveaux régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-après :

- .1 **Ateliers régionaux et sous-régionaux sur l'élaboration et la mise en œuvre du S-100** : il s'agit de combler le fossé entre les capacités actuelles et les besoins à venir en appuyant la production, la diffusion et la gestion de services et produits liés aux données de navigation compatibles avec le cadre S-100, en collaboration avec des initiatives conjointes coordonnées par l'OHI dans le cadre d'une approche multi-institutions.
- .2 **Conseils techniques en matière de services de trafic maritime (STM)** : l'OMI, en collaboration avec l'AIMS, aidera les États Membres à évaluer les STM sur la base des prescriptions relatives aux ressources humaines, à l'équipement, à la maintenance, à l'infrastructure, aux communications et à tous les autres aspects associés au bon fonctionnement des STM afin de renforcer leurs services responsables de la sécurité de la navigation et du contrôle du trafic maritime. Il s'agit notamment d'appuyer la mise en œuvre et/ou la mise à niveau de l'infrastructure terrestre pour les radiocommunications (VDES et NAVDAT), ce qui nécessite une coordination entre plusieurs institutions.
- .3 **Formation des instructeurs et instructrices et formation nationale/régionale sur les services de trafic maritime** : il s'agit d'inculquer aux professionnelles et professionnels du secteur maritime les compétences et connaissances nécessaires afin que ceux-ci soient en mesure de former d'autres personnes aux STM dans leur pays. La formation est conforme aux normes internationales, ce qui garantit que les participantes et participants sont bien préparés à diffuser leurs connaissances dans toute la région.
- .4 **Ateliers sur les systèmes d'organisation du trafic maritime et les systèmes de comptes rendus de navires** : il s'agit de fournir aux États Membres les connaissances et capacités nécessaires à la planification et à la conception de systèmes d'organisation du trafic maritime et de comptes rendus de navires adaptés à un usage aussi bien international que national, ainsi qu'une compréhension des autres mesures de sécurité de la navigation qui sont à la disposition des États côtiers.

Résultat 8 : Recherche et sauvetage et services connexes fournis dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)

90 Bien que la recherche et le sauvetage soient bien développés dans certaines parties du monde, ils restent bien souvent sous-développés ailleurs. Les instruments de l'OMI relatifs à la recherche et au sauvetage et au SMDSM, en particulier les Conventions SAR et SOLAS, ainsi que le Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (Manuel IAMSAR), indiquent comment les pays peuvent s'entraider pour parvenir à une couverture SAR autour de leurs côtes et, dans certains cas, dans des régions SAR de grande envergure au-delà de leurs mers territoriales ou dans des zones économiques exclusives au moyen des dispositions SAR. À cet égard, la collaboration avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dans le cadre du Groupe de travail mixte OACI/OMI sur la recherche et le sauvetage, et avec l'Union internationale des télécommunications (UIT) joue un grand rôle pour garantir l'harmonisation des normes, l'utilisation efficace des techniques de communication et la coordination des systèmes d'intervention d'urgence dans les secteurs maritime et aérien.

91 L'analyse des quatre rapports récapitulatifs des synthèses des audits a révélé le manque d'efficacité de l'application de la règle V/7 de la Convention SOLAS (Service de recherche et de sauvetage). L'assistance proposée aux États Membres pourrait en priorité viser à sensibiliser ces derniers à l'élaboration de plans de coopération entre les services SAR et les navires à passagers, à promouvoir la coopération entre les États Membres aux fins de la mise en place des services SAR, et à passer en revue des programmes de formation existants sur la mise en œuvre de la Convention SAR pour s'assurer qu'ils traitent des problèmes signalés dans les audits (III 7/17, annexe 4, appendice 4).

92 En outre, il est important de veiller à ce que les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS fournissent des services de radiocommunication appropriés, y compris des installations à terre chargées d'assurer le service mobile par satellite et le service mobile maritime, conformément aux dispositions de la règle IV/5 de la Convention SOLAS. L'agrément de nouveaux services mobiles par satellite en vue de leur utilisation dans le SMDSM, y compris aux fins de la diffusion obligatoire de renseignements sur la sécurité maritime et de renseignements relatifs à la recherche et au sauvetage par l'intermédiaire de ces systèmes, et la mise en œuvre de nouveaux systèmes de radiocommunication de Terre (tels que le NAVDAT) sont essentiels pour la sécurité de la navigation et les opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer.

93 Au niveaux mondial, régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-après :

- .1 **Évaluation des besoins régionaux et nationaux en matière de recherche et de sauvetage** : il s'agit d'évaluer les cadres juridiques, les risques géographiques, les infrastructures disponibles, les ressources humaines, les systèmes de communication au regard des prescriptions du SMDSM et des mécanismes de coordination des opérations maritimes de recherche et de sauvetage. L'objectif est de promouvoir la collaboration régionale en vue de recenser les lacunes en matière de capacités, les besoins de formation et les manques de ressources, tout en passant en revue la coopération inter-institutions et régionale, l'implication de la communauté et la durabilité du financement. L'évaluation vise à aligner les capacités de recherche et de sauvetage sur les normes internationales dans le but d'améliorer la disponibilité opérationnelle et d'éclairer la planification

stratégique au moyen d'un plan d'action prioritaire et d'une stratégie de mobilisation des ressources.

- .2 **Ateliers régionaux sur la coordination des missions SAR** : il s'agit d'améliorer l'efficacité opérationnelle et les capacités de coordination stratégique des services nationaux de recherche et de sauvetage. L'atelier est conforme aux prescriptions du volume II du Manuel IAMSAR, aux prescriptions du chapitre 3 de la Convention SAR et aux prescriptions minimales obligatoires de la règle V/7.1 de la Convention SOLAS de 1974.
- .3 **Appui à l'élaboration de plans SAR nationaux** : il s'agit de fournir des recommandations et de promouvoir des améliorations en ce qui concerne les plans SAR nationaux afin de renforcer la capacité des États Membres à intervenir de manière efficace en cas de situation d'urgence en mer, en améliorant la coordination et le respect des normes internationales ce qui, *in fine*, permet de sauver des vies en mer. L'OMI promouvra une approche multi-institutions destinée à donner suite aux conclusions du Programme d'audit des États Membres de l'OMI relatives à la coopération, en particulier avec les navires à passagers et d'autres services SAR.
- .4 **Participation à des forums SAR internationaux et régionaux** : il s'agit d'encourager l'OMI à participer à des forums stratégiques et opérationnels où sont présentes des personnes mettant en œuvre le dispositif SAR issues de tous les organismes partenaires dans les régions, afin de faciliter l'harmonisation des normes mondiales de recherche et de sauvetage, de sensibiliser aux évolutions internationales, de fournir une assistance technique dans le cadre d'exercices opérationnels et d'ateliers et de communiquer des renseignements relatifs à l'évolution de la réglementation, par exemple en ce qui concerne le Groupe de travail mixte OACI/OMI sur la recherche et le sauvetage. Une telle participation jouera par ailleurs un rôle clé dans le recensement des besoins futurs en matière de renforcement des capacités aux fins de planification de la coopération technique.

THÈME 2 : RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME MONDIALE DANS LE BUT DE RÉDUIRE LE NOMBRE D'INCIDENTS DE SÛRETÉ ET D'AMÉLIORER LA PROTECTION DES NAVIRES ET DES GENS DE MER

Considérations générales

94 L'OMI est entre autres chargée de rendre le commerce et les voyages par mer aussi sûrs et sécurisés que possible. Elle a élaboré des règles et des orientations appropriées pour gérer et atténuer toute menace susceptible de compromettre la sûreté maritime, notamment les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime, en particulier le Chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Les autres mesures de sûreté maritime établies par l'Organisation comprennent notamment la mise en œuvre de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA) et les dispositions relatives à la sûreté de la Convention FAL, les systèmes d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT) ainsi que les directives en matière de cybersécurité maritime et la mise en œuvre connexe de la gestion des cyber-risques conformément à la résolution MSC.428(98) et à la circulaire MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2. L'objectif du Code ISPS est de garantir que les navires de haute mer et les installations portuaires concernés des États Membres de l'OMI appliquent les normes de sûreté les plus élevées possibles.

95 Le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies a également adopté plusieurs résolutions concernant la lutte contre le terrorisme au titre du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies qui intéressent l'action de l'OMI en matière de renforcement de la sûreté maritime. L'Assemblée générale des Nations Unies a elle aussi adopté diverses résolutions, dont certaines qui ont servi à définir une stratégie mondiale de lutte contre le terrorisme. Dans ce contexte, plusieurs organismes, organes, fonds et programmes des Nations Unies, tels que l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT) et le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT), ainsi que des organisations intergouvernementales et non gouvernementales internationales et régionales, telles que l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL), la Commission européenne et l'Organisation internationale de normalisation (ISO), ont également élaboré des orientations, des normes et des instruments multilatéraux relatifs à la sûreté dans divers modes de transport et secteurs de la chaîne d'approvisionnement, et mené des activités et des programmes visant à favoriser la mise en œuvre effective de mesures de sûreté (par exemple, l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), l'Association de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) et l'Organisation des États américains (OEA)). La DECT exécute des visites d'évaluation dans les pays pour le compte du Comité contre le terrorisme (CCT) du Conseil de sécurité de l'ONU afin de contrôler la manière dont les États s'acquittent de leurs obligations en matière de lutte contre le terrorisme, en particulier dans le cadre de la résolution 1373(2001) du Conseil. L'OMI est l'une des institutions spécialisées des Nations Unies qui participent à ces visites, dont elle dirige la composante portuaire, qui vise à évaluer l'application de toutes les dispositions de sûreté maritime figurant dans ses instruments.

96 L'OMI traite également des questions relatives à la menace que représentent la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, qui figurent dans son programme de travail depuis le début des années 1980. À la fin des années 1990 et au début des années 2000, l'accent portait sur la mer de Chine méridionale et les détroits de Malacca et de Singapour. Plus récemment, à compter de 2005, l'OMI s'est concentrée sur la piraterie au large des côtes somaliennes, dans le golfe d'Aden et dans l'ensemble de l'océan Indien, et elle mène actuellement des activités de renforcement des capacités pour améliorer la sûreté maritime en Afrique occidentale et centrale, conformément aux accords de sûreté maritime en vigueur dans la région. Au fil des ans, avec le soutien et la coopération du secteur maritime, l'Organisation a élaboré et adopté un certain nombre de mesures visant à lutter contre la piraterie, dont elles ont contribué à atténuer les incidences négatives dans le monde. On peut notamment citer la résolution A.1159(32), sur la prévention et la répression de la piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites dans le golfe de Guinée, et la résolution A.1025(26), portant création du 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. Cela a conduit à l'adoption d'initiatives telles que le Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden (Code de conduite de Djibouti), l'Amendement de Djedda au Code de conduite de Djibouti, 2017, convenu entre les pays de l'océan Indien occidental et de ses environs, et le Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre (Code de conduite de Yaoundé).

97 Le Comité de la sécurité maritime (MSC) a reconnu l'importance des activités de renforcement des capacités visant à aider les États Membres à mettre en œuvre ces mesures en consacrant une priorité thématique en matière de coopération technique aux mesures de sûreté maritime et de lutte contre la piraterie (MSC 110/20/3, paragraphes 4.2 et 9).

98 Compte tenu de ces éléments, l'OMI adopte une approche proactive et intégrée fondée sur les partenariats pour atteindre ses objectifs en matière de renforcement des capacités en lien avec l'amélioration de la sûreté dans le secteur des transports maritimes internationaux. Par son action de renforcement des capacités, elle vise à aider les pays en développement à mettre en œuvre de manière efficace ses règles et orientations, en mettant particulièrement l'accent sur le développement des ressources humaines, le renforcement des capacités institutionnelles et la gouvernance en matière de sûreté maritime au moyen de la création de stratégies et de comités nationaux en lien avec la sûreté maritime. Elle suit en permanence l'évolution des défis géopolitiques afin d'apporter un soutien pertinent et ciblé aux États Membres.

99 L'allocation des ressources du Fonds de la coopération technique pour le présent programme thématique tient compte des projets de sûreté maritime existants de l'Organisation (TC 75/3(a), paragraphes 127 à 141) qui sont soutenus par de généreuses contributions de donateurs, sachant que la portée géographique ou thématique de ces projets peut être distincte de l'objectif plus large du présent programme thématique, et qu'il demeure nécessaire de disposer de financements du Fonds pour soutenir des activités qui se trouvent hors du champ d'application des initiatives existantes, à savoir :

- .1 **Programme intitulé "Sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre"** : ce programme vise à fournir une assistance directe aux États Membres de la région, afin que ces derniers puissent développer et renforcer leur capacité à faire face aux menaces qui pèsent sur la sûreté maritime et aux difficultés qui surviennent au sein de leur espace maritime, et soutient également la mise en œuvre du Code de conduite de Yaoundé et les entités régionales comprises dans l'architecture de celui-ci.
- .2 **Projet Safe Seas for Africa, composantes Océan Indien occidental et Golfe de Guinée** : ce projet contribue à l'efficacité et à la durabilité de la sûreté maritime en Afrique en renforçant les capacités en matière de sûreté maritime et en soutenant les autorités nationales et régionales et la coordination régionale. Les deux composantes visent également à améliorer la connaissance et la gouvernance du domaine maritime.
- .3 **Code de conduite de Djibouti/Amendement de Djedda** : il s'agit d'aider les États Membres de l'océan Indien occidental et du golfe d'Aden à renforcer leur capacité à lutter contre la piraterie et d'autres menaces pour la sûreté maritime.
- .4 **Programme régional pour la sûreté maritime dans la zone de la mer Rouge** : dans le cadre de ce programme, l'OMI mène des actions coordonnées avec INTERPOL, l'ONUSC et l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) à l'appui des pays participants, à savoir Djibouti, l'Éthiopie, la Somalie, le Soudan et le Yémen, afin de renforcer les capacités de ces pays et de promouvoir des normes de sécurité et de sûreté adéquates pour les autorités maritimes, portuaires et terrestres chargées de l'application de la loi, conformément aux objectifs fixés dans la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050.
- .5 **Sûreté portuaire et sécurité de la navigation en Afrique orientale et australe et dans l'océan Indien** : dans le cadre d'un accord avec l'ONUSC, l'OMI est un partenaire de mise en œuvre (aux côtés de l'ONUSC, d'INTERPOL et de la Commission de l'océan Indien (COI)) et dispense une formation axée sur l'application du Code ISPS, notamment les évaluations

de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) et la formulation de plans de sûreté de l'installation portuaire (PFSP).

- .6 **Fonds international d'affectation spéciale pour la sûreté maritime (Fonds IMST)** : les contributions des États Membres au Fonds IMST sont utilisées pour permettre à l'OMI de respecter son engagement consistant à fournir à ces États une assistance technique par l'intermédiaire du PICT en œuvrant à l'application des mesures de sûreté maritime et portuaire, notamment des dispositions du Chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.
- .7 **Boosting African Implementation of the Yaoundé Code of Conduct (Accélérer la mise en œuvre du Code de conduite de Yaoundé en Afrique)** : ce projet est axé sur le renforcement de la sûreté maritime dans le golfe de Guinée. Il vise à offrir un soutien direct aux trois organismes régionaux, à savoir la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Commission du golfe de Guinée (CGG), afin d'améliorer l'état actuel de l'application du Code de conduite de Yaoundé. Il est en outre utilisé pour appuyer le Centre interrégional de coordination.

Priorités de l'OMI pour 2026-2027

100 En fournissant un renforcement ciblé des capacités aux Gouvernements contractants à la Convention SOLAS, l'OMI vise à 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), y compris un appui à la mise en œuvre des systèmes 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.

101 À cette fin, l'OMI évaluera la mise en œuvre des différents instruments, recensera ceux pour lesquels il est nécessaire de fournir une assistance et élaborera des programmes en conséquence en fonction des besoins et des menaces qui se font jour, notamment pour ce qui est de la sensibilisation au domaine maritime, des drones aériens, de la cybersécurité, du contrôle des passagers et des bagages dans les installations portuaires, des menaces intérieures et de la mobilisation de l'ensemble des pouvoirs publics en matière de sûreté maritime. En outre, elle entend promouvoir la coopération et la coordination nationales, régionales et sous-régionales afin de renforcer la sûreté maritime, aider les États qui deviennent des Gouvernements contractants à la Convention SOLAS et établir des partenariats destinés à lutter contre le terrorisme et la criminalité maritime sous toutes ses formes.

102 À l'aide de supports de formation complets récemment révisés et en tenant compte des menaces actuelles pour la sûreté maritime et portuaire, l'OMI aidera les États Membres à améliorer la mise en œuvre de ses dispositions relatives à la sûreté maritime comme suit :

- .1 **Formation et ateliers visant à soutenir le développement des capacités institutionnelles de base en matière de sûreté maritime** : l'objectif est de renforcer la sûreté maritime à l'interface navire/port, notamment au moyen de l'élaboration de stratégies de sûreté portuaire et maritime, de la constitution de comités chargés de la sûreté maritime dans les ports et au niveau national visant à promouvoir et à favoriser la mobilisation de divers organismes et de l'ensemble des pouvoirs publics en matière de sûreté

maritime et d'application du droit maritime, et de l'établissement de registres nationaux des risques liés à la sûreté maritime.

- .2 **Examen de la législation nationale au regard des prescriptions du Code ISPS** : il s'agit de veiller à ce que les cadres juridiques nationaux soient conformes aux normes internationales en répertoriant les lacunes, les chevauchements ou les incohérences juridiques susceptibles d'entraver l'application effective des mesures de sûreté dans les ports et à bord des navires.
- .3 **Formations à l'intention des responsables de la sûreté maritime** : il s'agit d'organiser des formations aux fins de la réalisation d'auto-évaluations efficaces en matière de conformité et d'exercices de sûreté maritime, conformément aux dispositions applicables du Code ISPS et aux orientations pertinentes de l'OMI, et, ainsi, de renforcer la capacité technique des agentes et agents de sûreté de l'installation portuaire (PFSO), des représentantes et représentants des autorités désignées, des responsables et des gestionnaires de la sûreté portuaire, des agentes et agents de sûreté des navires et des compagnies et des autres membres du personnel œuvrant à la sûreté maritime de s'acquitter des fonctions qui leur incombent conformément aux dispositions de l'OMI en matière de sûreté maritime.
- .4 **Formation sur la réglementation de l'OMI en matière de cybersécurité maritime et sur la mise en œuvre connexe de la gestion des cyber-risques** : actuellement en cours d'élaboration, ce cours de formation visera à améliorer l'état de préparation s'agissant de prévenir, d'atténuer et de traiter les risques liés à la cybersécurité, ce qui permettra de renforcer la sûreté maritime des navires et de réduire la vulnérabilité aux menaces.
- .5 **Soutien à la mise en place de systèmes d'appréciation de la situation maritime** : l'objectif est d'aider les États Membres à mieux contrôler et comprendre les activités survenant dans leurs domaines maritimes et à mieux y faire face, par exemple au moyen de systèmes fournissant des données et des renseignements en temps réel sur les mouvements des navires, les menaces potentielles et les incidents maritimes, et permettant ainsi aux autorités de détecter et de prévenir les activités illicites.
- .6 **Coordination et collaboration stratégiques avec d'autres organismes des Nations Unies** : il s'agit de nouer une collaboration intersectorielle, notamment avec l'ensemble des organismes, programmes, fonds, bureaux et entités des Nations Unies, ainsi qu'avec des organisations intergouvernementales et régionales, sur les questions liées à la sûreté maritime et à l'appui des objectifs des Nations Unies, y compris la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies.

THÈME 3 : RENFORCER LA PROTECTION ET LA PRÉSERVATION DU MILIEU MARIN

Considérations générales

103 Depuis que l'OMI a assumé la responsabilité des questions de pollution, peu après sa création en 1959, elle a adopté de nombreuses mesures visant à prévenir et à maîtriser la pollution causée par les navires et à atténuer la portée de tout dommage pouvant résulter d'opérations et d'accidents maritimes. Ces mesures, dont il a été montré qu'elles étaient efficaces pour réduire la pollution causée par les navires, illustrent l'engagement de l'Organisation et du secteur des transports maritimes en faveur de la protection de l'environnement. Sur les 51 instruments conventionnels que l'OMI a adoptés à ce jour pour réglementer la navigation internationale, 21 sont directement liés à la protection et à la préservation du milieu marin.

104 Pour aider les États Membres à mettre en place ce cadre réglementaire complexe, le PICT de l'OMI fournit une assistance technique et des services de renforcement des capacités et des institutions aux pays en développement, en particulier aux PEID et aux PMA, afin de les aider à ratifier, à mettre en œuvre et à faire respecter les dispositions des conventions et protocoles environnementaux de l'Organisation, notamment MARPOL, la Convention BWM, la Convention de Hong Kong, la Convention AFS et la Convention OPRC, le Protocole OPRC-HNS et la Convention et le Protocole de Londres, ainsi que les conventions applicables en matière de responsabilité, telles que la Convention CLC, la Convention portant création

du Fonds, la Convention sur les hydrocarbures de soute et la Convention SNPD. L'objectif global est de protéger le milieu marin conformément au but qui sous-tend chaque instrument, ainsi que de contribuer à la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des objectifs de développement durable associés.

105 Le PICT de l'OMI apporte une réponse concrète aux besoins des États Membres en matière d'assistance technique et peut être adapté de manière à traiter de nouveaux défis et de nouvelles questions, comme la réduction des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires ou le bruit rayonné sous l'eau par les navires. La variété de l'assistance technique menée par l'OMI souligne le rôle important que joue la coopération technique dans les travaux de l'Organisation visant à promouvoir la mise en œuvre de ses instruments réglementaires. Cette coopération favorise le développement d'infrastructures maritimes durables et des capacités en ressources humaines, de même que les partenariats régionaux et mondiaux, et contribue à la réduction des incidences environnementales des transports maritimes internationaux. Le fait d'aider les pays à œuvrer en faveur d'un développement socio-économique durable et d'une meilleure protection du milieu marin présente de multiples avantages, tels que l'assainissement des eaux et des côtes, l'accroissement du tourisme, l'amélioration de l'accès à des stocks halieutiques non contaminés et l'amélioration de la gestion intégrée des zones côtières.

106 Afin d'orienter les efforts de renforcement des capacités de l'OMI, à sa quatre-vingt-troisième session, le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) a approuvé six priorités thématiques relatives au milieu marin pour le PICT pour la période biennale 2026-2027 (MEPC 83/17, paragraphe 16.3, et MEPC 83/17/Add.1, annexe 21), et les a renvoyées au TC 75 pour que ce dernier les examine en vue de les approuver. Chaque priorité est présentée ci-dessous sous la forme d'un résultat distinct, accompagné d'une explication détaillée des activités que l'OMI mènera au cours de la période biennale 2026-2027 pour l'atteindre.

107 Cette approche sous-tend l'engagement de l'Organisation en faveur de la bonne intendance de l'environnement et aide les États Membres à atteindre les cibles pertinentes

relatives aux objectifs de développement durable des Nations Unies, en particulier l'objectif 14 (Vie aquatique). La plupart des efforts de renforcement des capacités de l'OMI sont organisés en partenariat avec des organisations régionales du monde entier, ce qui contribue à la bonne mise en œuvre des activités de coopération technique.

Priorités de l'OMI pour 2026-2027

Résultat 1 : Apporter aux pays une assistance en ce qui concerne la mise en œuvre des Annexes I à V de MARPOL, en prenant en considération les résultats d'audit pertinents du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, le Plan d'action de l'OMI visant à traiter le problème des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires, 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)

108 Ce résultat vise à aider les États Membres à remplir leurs obligations s'agissant de prévenir les diverses formes de pollution du milieu marin par les navires couvertes par les Annexes I à V de MARPOL, à savoir les hydrocarbures rejetés lors de l'exploitation ou déversés de manière accidentelle (Annexe I), les substances liquides nocives (Annexe II), les substances nuisibles (Annexe III), les eaux usées des navires (Annexe IV) et les ordures des navires (Annexe V). Les audits menés dans le cadre du Programme obligatoire d'audit des États Membres de l'OMI jouent un rôle essentiel aux fins de la bonne application de ces annexes.

109 MARPOL étant l'un des instruments obligatoires de l'OMI dont la mise en œuvre effective et le contrôle du respect sont évalués dans le cadre du Programme d'audit des États Membres de l'Organisation, l'analyse des six rapports récapitulatifs des synthèses d'audit publiée sous la cote III 10/INF.6 fournit des informations essentielles pour ce qui est d'orienter l'approche de l'OMI en matière de renforcement des capacités à cet égard. Plus précisément, 26 % de l'ensemble des conclusions d'audit avaient trait au fait que les prescriptions de MARPOL n'étaient pas appliquées (III 10/INF.6, paragraphe 49). Les principaux aspects de la Convention concernés étaient les obligations générales énoncées à l'Article premier, qui imposent aux Parties de donner plein et entier effet à la Convention et à ses annexes en mettant en œuvre des dispositions nationales; la communication de renseignements prévue à l'Article 11; les dispositions relatives au matériel de filtrage des hydrocarbures énoncées dans la règle 14 de l'Annexe I; l'absence de mise à disposition d'installations de réception au titre des Annexes I, II, IV, V et VI; et les accidents survenus aux navires, tels que traités à l'article 12 (obligation d'enquêter sur les accidents ayant des conséquences sur le milieu marin) (III 10/INF.6, paragraphe 54).

110 En outre, sur les 1 200 causes profondes sous-tendant les constatations d'audit concernant MARPOL, 433 difficultés relevaient du domaine de la gestion et 357 du domaine de la législation en lien avec divers processus d'une administration maritime, et il s'agissait là des principaux facteurs contribuant au défaut d'application des dispositions de MARPOL les plus souvent citées. Ces deux catégories de causes profondes étaient signalées comme facteurs sous-jacents dans 65,8 % des cas (III 10/INF.6, points 81 à 85).

111 Le présent résultat couvre également le Plan d'action de 2025 pour traiter le problème des déchets plastiques en mer provenant des navires (Plan d'action de 2025), qui vise à contribuer à la solution mise en œuvre à l'échelle mondiale pour empêcher que des déchets plastiques ne se retrouvent dans les mers et océans à la suite d'activités menées en mer. Le Plan d'action de 2025 s'appuie sur les cadres de politique générale et des cadres réglementaires existants, met en lumière les possibilités d'amélioration de ces cadres et énonce de nouvelles mesures complémentaires permettant d'aborder la question des déchets

plastiques rejetés dans le milieu marin par les navires. De ce fait, il complète les objectifs énoncés à l'Annexe V de MARPOL, qui limite l'évacuation des ordures en mer. Dans ce contexte, l'OMI a mis en place un programme appelé "OceanLitter", exécuté en collaboration avec la FAO, qui vise à lutter contre le rejet de déchets plastiques de source marine dans le milieu marin provenant des secteurs des transports maritimes et de la pêche en soutenant la mise en œuvre des priorités nationales. Ce programme comprend trois projets : le Projet de partenariats GloLitter, dans le cadre duquel des ressources supplémentaires ont récemment été mobilisées pour apporter un soutien aux régions d'Afrique et d'Amérique latine, le projet régional RegLitter, qui soutient la région Asie, et un nouveau projet intitulé "Réduction du plastique présent dans les océans : appuyer et renforcer les mesures concernant les sources marines" (PRO-SEAS) (TC 75/4, paragraphe 2.6).

112 L'allocation des ressources du Fonds TC pour la période biennale 2026-2027 tient compte de l'assistance technique fournie dans le cadre des projets thématiques à long terme connexes de l'OMI, ce qui inclut l'élaboration d'un nouveau module d'apprentissage en ligne sur l'Annexe V de la MARPOL.

113 Au niveau mondial, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Maintenance et mise à jour des modules d'apprentissage en ligne existants** : il sera procédé au cours de la période biennale à toutes les révisions nécessaires des modules d'apprentissage en ligne existants sur les annexes II, III et V de MARPOL et sur les PSSA (qui figurent dans le programme pour la période biennale en cours) afin de garantir la pertinence et l'actualité des cours dont disposent tous les États Membres.

114 Aux niveaux régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Recensement des obstacles à la bonne application de MARPOL** : il s'agit de soutenir les États Membres dans la mise en œuvre de certains aspects des plans de mesures correctives issus de leur audit de façon à traiter les "causes profondes" entravant l'application de MARPOL (Annexes I à V), l'accent étant mis sur les domaines de la gestion et de la législation.
- .2 **Incorporation des Annexes I à V de MARPOL dans la législation nationale** : Il s'agit de soutenir les États Membres dans la rédaction de textes législatifs visant à intégrer MARPOL dans leur législation nationale.
- .3 **Élaboration de propositions concernant la désignation de zones spéciales et de zones maritimes particulièrement vulnérables** : L'objectif est d'aider les États Membres à déterminer et à élaborer les prescriptions à respecter aux fins de la soumission de propositions au MEPC en vue de la désignation de zones spéciales et de zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA).
- .4 **Ateliers de formation sur le Plan d'action de 2025 pour traiter le problème des déchets plastiques en mer provenant des navires** : Il s'agit d'aider les pays qui ne sont pas couverts par le programme OceanLitter à élaborer des plans d'action nationaux aux fins de la mise en œuvre du Plan d'action de 2025.

Résultat 2 : Aider les pays à mettre en œuvre la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires, notamment les mesures de réduction des émissions de GES à court terme et à moyen terme et la résolution MEPC.367(79) relative aux plans d'action nationaux et l'Annexe VI de MARPOL et les instruments connexes, en particulier le Code technique sur les NOx, et à mettre en œuvre de manière uniforme la teneur limite mondiale en soufre du fuel-oil utilisé par les navires (objectif de 2020 de l'OMI) et les zones de contrôle des émissions (ECA)

115 La priorité thématique MEPC 2 fait l'objet d'un programme thématique distinct intitulé "Thème 4 : Soutenir l'action en faveur du climat et de l'air pur dans le secteur des transports maritimes " (paragraphe 148).

Résultat 3 : Renforcer les capacités nationales et régionales et favoriser la coopération régionale en vue de la mise en œuvre efficace et cohérente de la Convention BWM, compte tenu de l'examen approfondi de la Convention dans le cadre de la phase d'acquisition d'expérience, de la Convention AFS modifiée récemment et des Directives révisées sur l'encrassement biologique. En outre, aider les pays à mener des activités de sensibilisation, à renforcer les capacités et à appuyer la mise en œuvre des Directives révisées de l'OMI visant à réduire le bruit rayonné sous l'eau par les navires pour atténuer ses incidences néfastes sur la vie marine (circulaire MEPC.1/Circ.906/Rev.1)

116 Ce résultat vise à aider les États Membres à s'acquitter de leurs obligations en matière de prévention de la propagation des espèces aquatiques envahissantes et de protection des écosystèmes marins. Il existe un certain nombre d'instruments connexes pour lesquels les États Membres peuvent avoir besoin d'une assistance technique de la part de l'OMI, notamment :

- .1 la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM) et le code obligatoire y relatif (Code pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (Code BWMS));
- .2 la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (Convention AFS); et
- .3 Les Directives de 2023 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes (Directives de 2023 sur l'encrassement biologique).

117 La Convention BWM, adoptée en 2004 et en vigueur depuis 2017, est un traité mondial essentiel qui vise à lutter contre le transfert d'espèces aquatiques envahissantes par les eaux de ballast des navires et à préserver ainsi la biodiversité marine. Elle compte actuellement 97 États contractants, pour 93,73 % du tonnage mondial. Cette large participation met en lumière l'engagement mondial en faveur de la gestion des eaux de ballast visant à prévenir la propagation des espèces aquatiques envahissantes. Les activités menées récemment avaient pour objectif principal d'améliorer l'application et le respect de la Convention et de soutenir l'harmonisation des procédures découlant de celle-ci en Méditerranée (2022), dans la région des Caraïbes (2023) et dans le Pacifique (2025).

118 La Convention AFS est entrée en vigueur le 17 septembre 2008 et compte actuellement 99 États contractants, pour 96,05 % du tonnage mondial. Les activités de renforcement des capacités menées comme suite aux demandes d'assistance technique se

sont principalement concentrées sur la ratification et la mise en œuvre de la Convention ainsi que sur les mesures visant à garantir le respect de celle-ci.

119 Après l'adoption par le MEPC 80 des Directives de 2023 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes (Directives de 2023 sur l'encrassement biologique) (résolution MEPC.378(80)), un soutien croissant s'est manifesté en faveur de l'élaboration de prescriptions obligatoires en matière de gestion de l'encrassement biologique, lesquelles prendront vraisemblablement la forme d'une nouvelle convention. Aussi le MEPC 83 a-t-il reçu une proposition concernant l'adoption d'un nouveau résultat consistant à élaborer de telles prescriptions, proposition qui a été approuvée. Il a également approuvé, en principe, le projet de mandat associé à ce résultat et chargé le Sous-comité PPR de l'affiner.

120 Au nombre des initiatives existantes de renforcement des capacités de l'OMI en matière de gestion de l'encrassement biologique figure le projet TEST Biofouling (2022-2026), qui s'appuie sur les réalisations des partenariats GloFouling et les complémente au moyen de formations pratiques et de projets pilotes de démonstration technologique favorisant la gestion, la prévention et le contrôle de l'encrassement biologique aux niveaux national et régional. La priorité y est donnée aux PEID et aux PMA, notamment aux besoins des régions d'Afrique, d'Asie, des Caraïbes et du Pacifique, en étroite collaboration avec les partenaires d'exécution du projet.

121 Afin de renforcer la capacité des États Membres à appliquer de manière effective les instruments de l'OMI relatifs à la gestion des eaux de ballast et à l'encrassement biologique, les participantes et participants à des formations en personne devront obligatoirement suivre les cours d'apprentissage en ligne au préalable.

122 Au niveau mondial, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Maintenance et mise à jour des modules d'apprentissage en ligne existants** : il sera procédé au cours de la période biennale à toutes les révisions ou mises à jour nécessaires des modules d'apprentissage en ligne existants sur la gestion des eaux de ballast et de l'encrassement afin de garantir la pertinence et l'actualité des cours dont disposent tous les États Membres. Ainsi, les personnes participant à des formations connaîtront les aspects fondamentaux des sujets étudiés, ce qui permettra à l'OMI d'approfondir le contenu des formations en personne et d'améliorer les résultats de l'apprentissage.

123 Aux niveaux régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Conseils techniques visant à harmoniser les procédures relatives à la Convention BWM** : il s'agit de poursuivre l'élaboration d'un projet de procédures harmonisées relatives à la Convention BWM afin de garantir la cohérence des efforts de mise en œuvre entre les régions, de mettre en commun les retours d'expérience, de rationaliser la mise en conformité et de relever les défis environnementaux communs.
- .2 **Ateliers de formation sur la ratification et l'application de la Convention BWM** : il s'agit d'aider les États Membres à développer les capacités régionales et nationales au moyen d'une action de sensibilisation et en promouvant la ratification, la mise en œuvre effective et le contrôle du respect de la Convention BWM, compte tenu de la phase d'acquisition

d'expérience, notamment en ce qui concerne les obligations imposées aux Parties par la Convention, le contrôle et le suivi de la conformité dans le cadre du contrôle par l'État du port, l'atténuation des risques et l'élargissement du réseau de spécialistes de la gestion et du contrôle des eaux de ballast.

- .3 **Incorporation de la Convention BWM dans la législation nationale :** l'objectif est de soutenir les États Membres dans la rédaction de textes législatifs visant à intégrer la Convention BWM dans leur législation nationale.
- .4 **Ateliers de renforcement des capacités sur la Convention AFS :** il s'agit de promouvoir la ratification, la mise en œuvre effective et le contrôle du respect de la Convention AFS ainsi que sa transposition en droit national.
- .5 **Ateliers de formation sur les Directives de 2023 sur l'encrassement biologique :** ces ateliers visent à améliorer la compréhension et la connaissance des Directives par les États Membres et à favoriser une meilleure connaissance des approches efficaces de la gestion de l'encrassement biologique mises au point dans le cadre du projet de partenariats GloFouling.

124 La présente priorité thématique comprend également la lutte contre le bruit rayonné sous l'eau par les navires. À cet égard, le MEPC 80 a approuvé les Directives révisées visant à réduire le bruit rayonné sous l'eau par les navires pour atténuer ses incidences néfastes sur la vie marine (Directives révisées sur le bruit rayonné sous l'eau) (MEPC.1/Circ.906), qui contiennent des recommandations non obligatoires actualisées visant à réduire les effets du bruit généré par les navires sur les mammifères et les écosystèmes marins. En 2024, le MEPC 82 a approuvé une actualisation des Directives et le texte révisé a été diffusé sous couvert de la circulaire MEPC.1/Circ.906/Rev.1. Pour éliminer les obstacles à l'adoption des Directives révisées, le MEPC 82 a également approuvé également le Plan d'action pour la réduction du bruit sous-marin produit par les navires de commerce (MEPC 82/17/Add.1, annexe 8), document dynamique à examiner et à réviser selon qu'il convient, en fonction des progrès accomplis.

125 En coopération avec le PNUD, l'OMI a mis en place le projet de Partenariat mondial pour la réduction du bruit sous-marin produit par les navires (projet de Partenariat GloNoise), qui vise à aider les pays et régions en développement à mener des campagnes de sensibilisation, à renforcer leurs capacités et à collecter des renseignements pour contribuer au dialogue sur les politiques à adopter pour atténuer les bruits sous-marins produits par les navires. Au cours de la période biennale 2026-2027, le PICT de l'OMI complètera cette action de renforcement des capacités au moyen d'interventions financées à l'aide du Fonds de la coopération technique : il mènera des activités recensées dans le Plan d'action pour la réduction du bruit sous-marin produit par les navires de commerce et mettra au point des outils d'apprentissage pour renforcer la coopération technique et améliorer l'application des Directives révisées sur le bruit rayonné sous l'eau.

Résultat 4 : Renforcer les capacités des pays et promouvoir la coopération nationale et régionale en vue de la ratification, de la mise en œuvre effective et du contrôle du respect de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, en particulier durant la phase d'acquisition d'expérience

126 Le recyclage des navires est l'un des exemples les plus probants d'économie circulaire : il est possible de recycler environ 96 % d'un navire. Cependant, si elle n'est pas faite de manière écologiquement rationnelle, l'exécution de cette tâche peut être très polluante et la profession correspondante peut devenir l'une des plus dangereuses au monde. Il est nécessaire de veiller à ce que les pays, en particulier les pays en développement, disposent de systèmes réglementaires et de dispositifs de contrôle adéquats pour éviter les accidents du travail et le rejet de déchets dangereux dans l'environnement.

127 La Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (Convention de Hong Kong), qui a été adoptée en 2009 et devrait entrer en vigueur le 26 juin 2025, a été conçue pour garantir que les navires qui atteignent la fin de leur durée de vie sont recyclés sans que cela ne présente de risque pour la santé humaine, la sécurité ou l'environnement. On s'attend donc à ce qu'un nombre croissant d'États Membres demandent une assistance technique à l'OMI afin d'adhérer à la Convention, de l'appliquer et de la faire respecter.

128 L'OMI mène actuellement un projet connexe financé par des donateurs, à savoir le projet Recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (SENSREC). Ce projet était initialement conçu pour aider le Bangladesh à adhérer à la Convention en 2023 en renforçant la capacité du pays à élaborer et à mettre en œuvre une feuille de route visant à mener des réformes juridiques, institutionnelles et de politique générale afin de faciliter son adhésion à la Convention. Il a par la suite été prolongé de deux ans, toujours au moyen de financements versés par des donateurs, au Pakistan, où les activités ont débuté en 2025 et devraient se poursuivre jusqu'en 2026 (voir TC 75/4, paragraphe 2.2).

129 Au cours de la prochaine période biennale, l'OMI complétera cette action de renforcement des capacités par des initiatives financées à l'aide du Fonds de la coopération technique axées sur d'autres pays qui recyclent les navires et sur des États du pavillon et du port majeurs. Conformément au nouveau résultat convenu lors du MEPC 83, tout besoin de renforcement des capacités recensé au cours de la phase d'acquisition d'expérience sera pris en considération dans la planification du PICT.

130 Les initiatives de renforcement des capacités s'appuieront sur le manuel pratique consacré à la Convention de Hong Kong, qui devrait être achevé en 2025 et qui vise à fournir des renseignements et des conseils utiles et pratiques aux gouvernements et aux parties prenantes des secteurs des transports maritimes internationaux et du recyclage des navires, en particulier ceux des pays en développement, sur les implications techniques, économiques et juridiques de la ratification, de l'application et du contrôle du respect de la Convention. En outre, le manuel de sensibilisation aux questions de genre, outil essentiel élaboré dans le cadre du projet SENSREC en 2024, sera utilisé pour montrer que l'intégration des femmes dans les opérations de recyclage des navires améliore les dynamiques d'équipe, encourage l'innovation et a une incidence positive en ce qui concerne les engagements pris dans le secteur en matière d'égalité et de durabilité.

131 Aux niveaux régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Ateliers de renforcement des capacités sur la Convention de Hong Kong** : les ateliers seront axés sur l'élaboration de feuilles de route visant à soutenir les États Membres dans le processus de ratification, de mise en œuvre effective et de contrôle du respect de la Convention. Parallèlement, l'OMI aidera les États Membres à mieux comprendre les dispositions de la Convention, notamment en ce qui concerne la création de chantiers de recyclage et les prescriptions particulières en matière de sécurité et d'environnement. Lors de la phase d'acquisition d'expérience, l'accent sera également mis sur la mise en commun des expériences et des meilleures pratiques, ainsi que sur le recensement des lacunes et l'élaboration de recommandations.
- .2 **Formation des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port ou du contrôle par l'État du pavillon** : il s'agit d'élaborer du matériel de formation et des documents d'orientation pour renforcer la capacité des Parties à appliquer et à faire respecter la Convention, en s'appliquant particulièrement à former le personnel chargé du contrôle par l'État du port ou du contrôle par l'État du pavillon aux inspections liées à la Convention de Hong Kong.

Résultat 5 : 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, et traiter également de certains aspects de l'application des régimes internationaux pertinents concernant la responsabilité et l'indemnisation pour la pollution causée par les déversements en mer d'hydrocarbures et de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD)

132 Dans la Convention OPRC et le Protocole OPRC/HNS, notamment leurs articles 12 et 10, respectivement, l'OMI est chargée d'assurer un certain nombre de fonctions en matière de préparation et de lutte en cas de pollution par les hydrocarbures et les SNPD, comme suit : services d'information : recevoir, collationner et diffuser les renseignements sur les incidents de pollution par les hydrocarbures et les SNPD; enseignement et formation : promouvoir la formation et encourager la tenue de colloques internationaux; services techniques : faciliter la coopération et soutenir la recherche et le développement, fournir des conseils techniques sur la mise en place de capacités nationales; assistance technique : faciliter la prestation d'une assistance technique et de conseils, sur demande, aux États confrontés à un événement grave de pollution par les hydrocarbures. L'objectif global est de réduire les événements de pollution par les hydrocarbures.

133 L'OMI peut fournir divers services aux États Membres qui lui adressent une demande d'assistance technique en cas d'incident de pollution majeur : elle peut prodiguer des conseils techniques à distance, faciliter l'accès à une expertise sur des sujets techniques (sauvetage, indemnisation) auprès de spécialistes ou, de manière bilatérale, d'autres États parties, ou occasionnellement déployer des spécialistes sur place pour aider les pays faisant face à de tels incidents. Malgré tous les efforts que déploie l'Organisation pour lutter contre le risque de pollution par les navires, des déversements ne manqueront pas de se produire. Le risque de grands déversements d'hydrocarbures dus à la pollution accidentelle provenant des navires, à la prospection et à la production pétrolières, ainsi qu'au transport en vrac et à la manutention du pétrole brut et des produits connexes, continue de faire peser une menace importante sur les écosystèmes et les littoraux fragiles des États côtiers du monde entier. Les incidents entraînant une pollution par les hydrocarbures peuvent provoquer de graves dommages et

perturbations écologiques et socio-économiques. On sait d'expérience que pour combattre efficacement les déversements majeurs, il faut disposer d'un bon niveau de préparation permettant une action rapide, efficace et coordonnée de façon à limiter les conséquences négatives des incidents de pollution par les hydrocarbures et les SNPD.

134 C'est sur cette base que le PICT de l'OMI fournit une assistance aux 64 % d'États Membres de l'OMI qui sont Parties ou Gouvernements contractants aux deux instruments internationaux qui constituent le cadre régissant la facilitation de la coopération internationale et de l'assistance mutuelle en matière de préparation et de lutte en cas d'incidents majeurs de pollution par les hydrocarbures, à savoir la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC de 1990) et le Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-HNS), lequel étend ce cadre réglementaire aux incidents de pollution impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses, c'est-à-dire des produits chimiques.

135 Les efforts de renforcement des capacités visent en particulier à aider les États Membres à renforcer leur capacité nationale de lutte en appliquant les prescriptions contenues dans ces instruments, telles que la mise en place d'un système national de lutte en cas d'incident de pollution par les hydrocarbures et les SNPD comprenant une autorité nationale désignée ainsi qu'un point de contact opérationnel et un plan d'urgence nationaux. Ces dispositifs doivent par ailleurs être soutenus par un minimum de matériel d'intervention, de plans de communication et de formations et d'exercices réguliers. Outre qu'ils prescrivent la mise en place de systèmes de lutte nationaux, les deux instruments encouragent la coopération entre les Parties/Gouvernements contractants par l'établissement d'accords bilatéraux et multilatéraux visant à renforcer la capacité de lutte au niveau national, selon les besoins. Ils contiennent également un certain nombre de prescriptions concernant les renseignements que les États Membres doivent communiquer à l'OMI.

136 Les PEID comme les PMA sont vulnérables aux déversements d'hydrocarbures, mais ils présentent des caractéristiques distinctes qui conditionnent leur vulnérabilité. Étant donné que les PMA ne disposent que de capacités économiques et d'infrastructures limitées, ils manquent souvent de ressources pour lutter efficacement contre les déversements. Les PEID, eux, sont particulièrement vulnérables en raison de leur dépendance à l'égard des ressources et des écosystèmes côtiers, qui sont plus sensibles aux dommages causés par ces déversements. Ainsi, durant la période biennale 2026-2027, l'OMI s'emploiera en priorité à permettre l'accès à des formations et à un soutien aux fins de l'élaboration des structures et législations essentielles en matière de préparation et de lutte, y compris un soutien technique à l'élaboration et à la mise en œuvre de plans nationaux d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures, en mettant tout particulièrement l'accent sur les besoins des PEID et des PMA; à dispenser des formations sur l'utilisation des dispersants et les techniques et normes réglementaires visant à lutter contre les déversements; et à organiser des ateliers régionaux visant à renforcer la coopération et la compétence en matière de lutte contre la pollution des mers.

137 Avant de pouvoir participer aux activités du PICT liées à la préparation, à la lutte et à la coopération relatives aux événements de pollution, il faudra obligatoirement suivre le cours d'apprentissage en ligne correspondant. Ainsi, les personnes participant à ces activités connaîtront les aspects fondamentaux de la préparation aux déversements d'hydrocarbures, ce qui permettra à l'OMI d'approfondir le contenu des formations et d'améliorer les résultats de l'apprentissage.

138 Au niveau mondial, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Soutien financier aux fins de la participation à des conférences internationales sur les déversements d'hydrocarbures** : l'objectif est de mieux faire connaître et comprendre les nouveautés et les activités de renforcement des capacités à l'international en matière de pollution par les hydrocarbures, de préparation et d'intervention aux fins de l'amélioration des capacités techniques.
- .2 **Forum de recherche et développement sur les faits nouveaux en matière de pollution** : il s'agit d'organiser un forum mondial de recherche et développement sur les avancées techniques en matière de lutte contre la pollution liée aux combustibles classiques et de substitution et le renforcement des capacités régionales, l'objectif étant d'améliorer les capacités et de promouvoir le transfert de connaissances grâce à la mise en commun des meilleures pratiques et des retours d'expérience concernant la préparation, la lutte et la coopération relatives à la pollution.
- .3 **Maintenance et mise à jour des modules d'apprentissage en ligne existants** : il sera procédé au cours de la période biennale à toutes les révisions ou mises à jour nécessaires des modules d'apprentissage en ligne existants liés à la Convention OPRC afin de garantir la pertinence et l'actualité des cours dont disposent tous les États Membres.

139 Aux niveaux régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Formation, ateliers éducatifs et exercices visant à promouvoir la ratification et l'application des instruments pertinents de l'OMI** : il s'agit d'activités qui seront menées dans le cadre du projet Initiative mondiale (GI), un projet de coopération porteur entre l'OMI et l'IPIECA, l'association mondiale de l'industrie pétrolière et gazière qui vise à améliorer les performances environnementales et sociales, pour aider les pays d'Afrique occidentale et centrale (GI WACAF), d'Asie du Sud-Est (GI SEA), et de la mer Noire, de la mer Caspienne et de l'Eurasie centrale (OSPRI) à développer des structures et des capacités nationales pour la préparation et la lutte relatives aux déversements d'hydrocarbures. Ces activités de soutien viseront notamment à promouvoir la ratification et à renforcer l'application effective 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, et à fournir un appui dans le domaine juridique.

- .2 **Soutien aux fins de l'élaboration ou de l'amélioration des systèmes d'intervention nationaux et de l'actualisation des plans d'urgence nationaux en cas de déversements d'hydrocarbures** : il s'agit d'élaborer, de réviser et d'actualiser des plans d'urgence régionaux, sous-régionaux et nationaux en cas de déversements d'hydrocarbures (NOSCP) et de dispenser des formations sur l'utilisation d'agents dispersants chimiques, l'objectif étant de renforcer la capacité à lutter de manière efficace et durable contre les déversements. Les activités menées dans ce cadre viseront notamment à tracer la marche à suivre aux fins d'une application efficace, à élaborer des directives, des guides pratiques et des listes de contrôle aux fins de l'actualisation des plans nationaux et à renforcer la coopération entre le gouvernement et le secteur d'un même pays ainsi qu'entre des pays voisins.
- et **Soutien à la mise en place de structures de coordination nationales** : il s'agit de faciliter la collaboration entre les principaux organismes publics et acteurs nationaux jouant un rôle dans la lutte contre les événements de pollution par les hydrocarbures afin de clarifier les rôles, les responsabilités et les exigences s'agissant d'établir une structure de commandement adéquate et évolutive de façon à garantir une gestion efficace de la lutte contre les déversements d'hydrocarbures.
- .4 **Formation à l'utilisation de l'Outil d'évaluation de la préparation Excel à la lutte contre les déversements d'hydrocarbures (RETOS)** : l'objectif est de permettre aux États Membres de mener leurs propres évaluations et de recenser les lacunes à combler de manière efficace afin d'améliorer leur préparation aux déversements d'hydrocarbures, notamment en créant un cours d'apprentissage autonome en ligne sur le RETOS aux fins de l'évaluation de la préparation aux déversements d'hydrocarbures.
- .5 **Ateliers de formation sur la gestion des incidents** : ces ateliers visent à former les États Membres aux techniques de planification et d'intervention d'urgence et seront axés sur les outils, les pratiques et les procédures qui peuvent aider à gérer efficacement un incident prenant de l'ampleur.
- .6 **Services consultatifs techniques immédiats visant à faire face aux urgences** : les États Membres peuvent également demander une 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 aux mesures de préparation et d'intervention en lien avec les éventuels déversements d'hydrocarbures. Ce soutien relevait auparavant du programme mondial consacré aux services consultatifs techniques.

Résultat 6 : Aider les pays à renforcer leurs capacités aux fins de la ratification et de la mise en œuvre du 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 visant à assurer la conservation des océans et à mettre en place une gouvernance durable des océans

140 La Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention de Londres), qui est l'une des premières conventions mondiales visant à protéger le milieu marin des activités humaines, est en vigueur depuis

1975. En 1996, le Protocole de Londres a été adopté pour moderniser la Convention et, à terme, la remplacer. Il est entré en vigueur le 24 mars 2006 et compte actuellement 54 Parties, le nombre total de Parties s'élevant à 101 pour les deux traités. Ces instruments ont pour objectif de promouvoir le contrôle effectif de toutes les sources de pollution marine et de prendre toutes les mesures possibles pour prévenir la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières.

141 L'OMI assure le secrétariat de la Convention et du Protocole de Londres et, à ce titre, est chargée de faciliter la coopération et l'assistance techniques (article 13 du Protocole). Pour ce faire, elle se concentre sur trois domaines clés de la coopération technique qui soutiennent l'application de mesures visant à garantir la conservation et la gouvernance durable de l'océan. La principale source de financement est le Fonds de la coopération technique, à laquelle s'ajoutent des contributions limitées du Fonds d'affectation spéciale pour la coopération technique dans le cadre de la Convention et du Protocole de Londres, financé par des dons et administré par le Secrétariat de la Convention et du Protocole.

142 Au niveau mondial, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Maintenance et mise à jour des cours d'apprentissage en ligne existants** : afin de garantir que tous les États Membres disposent de cours pertinents et actualisés, ces derniers seront mis à jour selon les besoins durant la période biennale. Ainsi, les personnes participant à des formations sur le Protocole de Londres connaîtront les aspects fondamentaux de cet instrument et de son application, ce qui permettra à l'OMI d'approfondir le contenu des formations en personne et d'améliorer les résultats de l'apprentissage.

143 Aux niveaux régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Ateliers de renforcement des capacités** : ces ateliers visent à promouvoir l'adhésion au Protocole de Londres, c'est-à-dire à augmenter le nombre de Parties à celui-ci comme indiqué dans la cible associée à l'orientation stratégique 1 du Plan stratégique de 2016 pour le Protocole et la Convention de Londres, et à renforcer les capacités nationales et régionales de prévention et de gestion de la pollution des mers afin de garantir l'application effective et le respect du Protocole.
- .2 **Facilitation de la coopération stratégique avec des organisations et organismes** : l'objectif est de garantir la coordination de la coopération et de l'assistance techniques afin d'améliorer la conservation et la gouvernance durable de l'océan.
- .3 **Soutien à l'application des mesures de gouvernance de l'océan** : il s'agit de mieux faire connaître le rôle de l'OMI en matière de gouvernance de l'océan et de promouvoir la mise en œuvre de mesures favorisant la conservation et la gouvernance durable de celui-ci.

144 L'action menée aura également pour objectif de favoriser la gestion de la pollution des mers de manière générale et, plus particulièrement, de promouvoir des solutions visant à remplacer l'immersion, par exemple des modalités autres d'évacuation des déchets, le recyclage ou encore le recours à des techniques de production plus propres.

145 Au cours de la période biennale 2026-2027, l'action de renforcement des capacités sera considérablement renforcée par le projet de renforcement des capacités pour des mers durables visant à soutenir la mise en œuvre du Protocole de Londres par l'éducation et la recherche collaborative (projet SMART-C LC/LP) pour la période 2025-2029.

146 Les travaux menés comprendront des activités de coopération technique à l'appui de la mise en œuvre de la stratégie à long terme de coopération et d'assistance techniques et du Plan stratégique de 2016 pour la Convention et le Protocole de Londres et s'appuieront sur les efforts déployés sous l'égide des organes subsidiaires et des groupes intersessions créés au titre des traités, tels que le Projet sur les obstacles au respect des dispositions (Projet B2C) et son groupe directeur, les Groupes scientifiques de la Convention et du Protocole et le Groupe sur le respect des dispositions du Protocole de Londres.

147 Les personnes participant aux activités du PICT liées au Protocole de Londres devront obligatoirement avoir suivi le cours d'apprentissage en ligne de l'OMI sur le Protocole et son application, qui devrait être lancé fin 2025. Elles connaîtront ainsi les aspects fondamentaux de cette question, ce qui permettra à l'OMI d'approfondir le contenu des formations et d'améliorer les résultats de l'apprentissage.

THÈME 4 : SOUTENIR L'ACTION EN FAVEUR DU CLIMAT ET DE L'AIR PUR DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES

Considérations générales

148 Il existe un consensus mondial en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires, une question cruciale qui touche aussi bien les pays en développement que les pays développés. Il est possible d'apporter une contribution de taille à la réduction des émissions de GES provenant des transports maritimes en s'attachant tout particulièrement à fournir une assistance technique axée sur le développement des ressources humaines et le renforcement des capacités institutionnelles pour rendre les pays en développement mieux à même de se conformer aux règles et aux normes internationales et pour améliorer l'efficacité énergétique des navires.

149 Les pays en développement représentent la majeure partie du tonnage de la flotte mondiale et possèdent certains des plus grands chantiers navals et des ports les plus fréquentés dans le monde. Même si des progrès notables ont été réalisés au niveau international, il reste encore du travail en ce qui concerne la base de connaissances, les cadres juridiques, stratégiques et réglementaires et les capacités techniques et institutionnelles requises pour donner effet à tout régime international relatif aux émissions de GES provenant des transports maritimes. Si rien n'est fait pour pallier le manque de capacités institutionnelles, de dispositions juridiques, d'actions coordonnées de la part des parties prenantes et de solutions technologiques, ces lacunes demeureront un obstacle majeur à l'application effective des normes en matière de pollution de l'atmosphère et de rendement énergétique pour les transports maritimes dans les régions en développement.

150 En juillet 2023, à sa quatre-vingtième session (MEPC 80) le Comité de la protection du milieu marin a adopté à l'unanimité la résolution MEPC.377(80) contenant la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires (Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES), dans laquelle est présentée une vision qui confirme l'engagement de l'OMI visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports maritimes internationaux et à éliminer progressivement ces émissions dès que possible, tout en œuvrant en faveur d'une transition juste et équitable dans le contexte de cette stratégie. La Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES sert de cadre stratégique à l'ambition et à l'action climatiques de l'Organisation. Outre qu'elle contient les engagements

pris en matière de réduction des émissions de GES, elle répertorie les obstacles et les mesures d'appui ainsi que les initiatives de renforcement des capacités, de coopération technique et de recherche et développement visant à faciliter sa mise en œuvre par les États Membres, une attention particulière étant accordée aux besoins des pays en développement, en particulier les PEID et les PMA.

151 Si la Stratégie de 2023 donne l'orientation stratégique générale de l'Organisation en matière d'action climatique, c'est l'Annexe VI de MARPOL qui constitue le cadre juridiquement contraignant et qui contient des prescriptions obligatoires en ce qui concerne la réduction de la pollution atmosphérique, l'efficacité énergétique et les émissions de gaz à effet de serre. Le MEPC adopte régulièrement de nouveaux amendements à cette Annexe. Il demeure donc tout aussi important de continuer d'aider les États Membres qui ont ratifié la Convention à appliquer ces amendements, récents comme à venir.

152 L'Annexe VI de MARPOL contient une règle consacrée à la "Promotion de la coopération technique et du transfert de technologies concernant l'amélioration du rendement énergétique des navires", qui impose aux Administrations, en coopération avec l'Organisation et d'autres organismes internationaux, de favoriser et de fournir, selon le cas, directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation, un appui aux États Membres qui sollicitent une assistance technique et, en particulier, aux États en développement. Cette règle sert de base réglementaire pour cet appui.

153 Dans d'autres instruments de l'OMI, d'application volontaire, tels que la résolution MEPC.327(75), les États Membres sont invités à élaborer et à mettre à jour, à titre facultatif, des plans d'action nationaux afin de contribuer à la réduction des émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux en soutenant des mesures au niveau national et, ce faisant, à faire participer activement les secteurs portuaire et énergétique à la transition énergétique des transports maritimes.

154 Eu égard à ce qui précède, l'OMI aide les États Membres, en particulier les États en développement, à mettre en œuvre la Stratégie de 2023 de l'OMI et l'Annexe VI de MARPOL, comme l'attestent les priorités thématiques liées au milieu marin approuvées par le MEPC 83 pour le PICT pour la période biennale 2026-2027 (MEPC 83/17, paragraphe 16.3; et MEPC 83/17/Add.1, annexe 21), en particulier la thématique suivante :

MEPC 2 : Aider les pays à mettre en œuvre la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires, notamment les mesures de réduction des émissions de GES à court terme et à moyen terme et la résolution MEPC.367(79) relative aux plans d'action nationaux et l'Annexe VI de MARPOL et les instruments connexes, en particulier le Code technique sur les NO_x, et à mettre en œuvre de manière uniforme la teneur limite mondiale en soufre du fuel-oil utilisé par les navires (objectif de 2020 de l'OMI) et les zones de contrôle des émissions (ECA)

155 Les activités de renforcement des capacités menées dans le cadre de ce programme thématique visent à aider les États à ratifier l'Annexe VI de MARPOL et à mettre en œuvre les derniers amendements à celle-ci, notamment par leur transposition dans la législation nationale, en aidant les administrations à assumer les différentes responsabilités de l'État du pavillon et de l'État du port, y compris en ce qui concerne l'application des limites de teneur en soufre, l'utilisation de dispositifs d'épuration des gaz d'échappement (dispositifs EGC), la déclaration de la consommation de combustible, ainsi que d'autres prescriptions en matière d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de GES énoncées dans l'Annexe. Le cas échéant, on prendra en compte le suivi des conclusions des audits effectués au titre du

Programme d'audit des États Membres de l'OMI concernant l'amélioration de l'application de l'Annexe VI au niveau national.

156 En outre, dans le cadre des activités menées, on s'attachera à renforcer l'appui à l'application de la Stratégie de 2023 concernant les GES, notamment en améliorant les possibilités d'adoption de technologies à rendement énergétique élevé pour les ports et les navires, en faisant en sorte que les transbordeurs et les navires de courte distance deviennent électriques et en préparant les pays à la transition à long terme grâce à l'élaboration de plans d'action nationaux, ainsi qu'en mettant à disposition de nouvelles solutions de financement.

157 Conformément à la Stratégie de 2023, dans le cadre des activités menées, l'accent sera mis sur le fait de garantir un environnement de travail sûr pour les gens de mer lors de la manipulation de combustibles de substitution, ainsi que sur la gestion et l'utilisation efficaces des nouvelles technologies à bord des navires. L'OMI a observé qu'il était nécessaire de prodiguer des formations en la matière et procède en parallèle à une révision complète de son principal traité relatif à la formation des gens de mer, à savoir la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW). À cet égard, elle intensifiera sa collaboration avec les parties prenantes pour mettre en place des dispositions relatives à la formation afin de garantir que les gens de mer disposent des compétences nécessaires sur les navires utilisant des combustibles de substitution et de nouvelles technologies, et continuera notamment de dispenser des sessions de formation des formateurs dans toutes les régions, en tenant compte des résultats du Cadre de référence relatif à la formation des gens de mer en matière de décarbonation, qui a donné lieu à l'élaboration d'un cadre de formation visant à aider les États Membres et les établissements d'enseignement et de formation maritimes à préparer les gens de mer à des navires à émissions nulles ou quasi nulles aux fins de la décarbonation des transports maritimes à l'échelle mondiale.

158 Pour assurer une transition juste et équitable pour tous les pays dans la mise en œuvre des mesures de l'OMI et la transition énergétique des transports maritimes, il convient de se demander quelle est la meilleure façon de servir les intérêts et d'appuyer les initiatives de chaque région et de déterminer quel type de coopération et de soutien sont nécessaires à cette fin. Chaque activité et atelier fera fond sur les discussions connexes qui se sont tenues en octobre 2024 lors du quatrième Forum de l'innovation de l'OMI, qui portait sur le financement des projets maritimes, la coopération entre les organismes des Nations Unies et le renforcement de la coopération avec les initiatives et projets de coopération technique existants de l'OMI. Ces activités et ateliers permettront également d'œuvrer à la création de synergies avec les bureaux régionaux et les projets de l'OMI concernés.

159 Ainsi, l'allocation des ressources du Fonds de la coopération technique pour ce programme thématique sera planifiée de manière à garantir la cohérence avec le portefeuille existant de projets liés aux GES de l'OMI (TC 75/3(a), paragraphes 86 à 96) et d'autres efforts de renforcement des capacités liés aux GES, à savoir :

- .1 **Projet GreenVoyage2050** : ce projet vise à élaborer des cadres juridiques et stratégiques, à établir des plans d'action nationaux sur la mise en place de transports maritimes respectueux de l'environnement (actuellement au Bangladesh, au Belize, en Égypte, au Ghana, aux îles Cook, aux îles Salomon, au Kenya, au Mexique et au Nigéria), à réaliser des études de faisabilité de projets pilotes (qui comprennent actuellement la création d'un couloir d'approvisionnement en combustible écologique entre l'Inde et Singapour; la modification d'un transbordeur interinsulaire indonésien visant à le faire passer d'une propulsion conventionnelle à une propulsion hybride;

l'optimisation des opérations portuaires, y compris en ce qui concerne les remorqueurs et les bateaux-pilotes, en Malaisie; l'électrification de services de transbordeur et de terminaux en Türkiye; le recensement de potentiels couloirs de transports verts au Viet Nam; l'application du principe de l'arrivée juste-à-temps des navires (JIT) au Ghana) avec le soutien de l'Alliance mondiale du secteur à l'appui des transports maritimes à faibles émissions de carbone (Alliance mondiale du secteur) et à réaliser de futures démonstrations technologiques, doublées de la mise en place d'un mécanisme visant à aider les pays en développement à accéder à des financements pour adopter des techniques dans le cadre du Programme, ainsi qu'à promouvoir une coalition sectorielle au moyen de l'Alliance mondiale du secteur.

- .2 **Réseau mondial de Centres de coopération en matière de technologie maritime (MTCC) (Réseau mondial de MTCC)** : s'appuyant sur les bases jetées lors de la première phase, la phase II du Réseau mondial vise à développer l'activité des MTCC situés en Afrique, dans les Caraïbes, en Amérique latine et dans le Pacifique. Ces derniers, qui soutiennent le projet au niveau régional, mènent des activités de renforcement des capacités pour répondre à des besoins particuliers en matière de technique et de mise en œuvre. L'objectif principal de cette phase est de soutenir l'adoption de mesures et de techniques visant à favoriser l'efficacité énergétique au moyen de projets pilotes de démonstration technique (déploiement prévu d'une turbine éolienne à l'appui des opérations portuaires à Saint-Kitts-et-Nevis; solutions de nettoyage des coques pour des navires cibles à Trinité-et-Tobago; système à hydrogène de valorisation énergétique des déchets pour les opérations portuaires à Maurice; mise en commun des données relatives aux escales en Namibie) et de réaliser des réductions quantifiables des émissions de GES pour les navires et les ports. Le projet vise également à établir des alliances régionales du secteur (RIA) qui seront liées à l'Alliance mondiale du secteur.
- .3 **Programme GHG-SMART** : ce programme vise à renforcer les capacités des PEID et des PMA à l'échelle mondiale (38 États Membres participants à ce jour) en ce qui concerne la décarbonation du secteur maritime au moyen de cycles de formation annuels axés sur les besoins, de plans de développement individuels, de plateformes favorisant les interactions professionnelles, de perspectives académiques et de la collaboration internationale, notamment la fourniture de formations pratique à des stagiaires.
- .4 **Programme SMART-C GHG** : ce programme vise à renforcer les capacités du Viet Nam et des Philippines aux fins de l'élaboration de plans d'action nationaux et à renforcer les systèmes de collecte et d'analyse des données de référence sur les émissions de ces deux pays et, ce faisant, à les appuyer dans la mise en œuvre de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES d'une manière adaptée à chaque pays.
- .5 **Fonds d'affectation spéciale multidonateurs (contributions volontaires)** : ce fonds fournit une assistance financière aux pays en développement, en particulier aux PEID et aux PMA qui sont des États Membres de l'OMI, pour leur permettre de participer à des réunions sur les GES au Siège de l'Organisation.

- .6 **Projet "Future Fuels and Technology"** : ce projet soutient la prise de décision réglementaire au sein du MEPC et de ses organes subsidiaires, notamment sur les questions relatives aux GES, à l'aide d'analyses techniques et de renseignements actualisés. En outre, le portail en ligne de l'OMI consacré à ce projet offre un accès convivial à des données actualisées sur la décarbonation des transports maritimes, la disponibilité et le prix des combustibles et l'utilisation des diverses techniques.

160 L'OMI soutient la réalisation du Programme 2030 dans son ensemble, mais sa Stratégie en matière d'objectifs de développement durable (C 122/3(a)/1) met en exergue des domaines clés dans lesquels l'activité de l'Organisation a le plus grand impact, en particulier du fait de la promotion de l'action climatique et de la réduction des émissions de GES dans les transports maritimes. Il s'agit notamment des objectifs de développement durable n^{os} 14 (Vie aquatique), 13 (Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques), 9 (Industrie, innovation et infrastructure) et 5 (Égalité entre les sexes), ainsi que de l'objectif 17 transversal (Partenariats et mobilisation des ressources). Grâce au présent programme thématique pour 2026-2027, l'OMI continuera d'aider les États Membres à faire progresser le Programme 2030 et les objectifs y relatifs.

Priorités de l'OMI pour 2026-2027

161 L'objectif général est de faire en sorte que l'OMI intensifie son action de formation et de renforcement des capacités par l'intermédiaire de son PICT et des divers projets et partenariats consacrés à l'action climatique et à la pureté de l'air afin d'aider les États Membres à mettre en œuvre sa Stratégie de 2023 concernant les GES et l'Annexe VI de MARPOL et, ainsi, de promouvoir l'efficacité énergétique des navires, de soutenir la transition énergétique des transports maritimes et de favoriser la compréhension du système de collecte de données de l'Organisation sur la consommation de combustible des navires.

162 Aux niveaux mondial, régional et national, l'OMI aidera les États Membres en organisant des formations, des ateliers, des forums et des tables rondes, comme suit :

- .1 **Ateliers régionaux et nationaux sur la ratification et l'application effective de l'Annexe VI de MARPOL** : ces ateliers sont conçus pour renforcer la capacité des États Membres à appliquer l'Annexe VI de MARPOL de manière effective et pour soutenir les efforts déployés aux fins de la ratification de celle-ci. Ils portent notamment sur les approches et les stratégies de mise en conformité avec la réglementation; les techniques de réduction des émissions; les outils de surveillance et de contrôle des émissions des navires et les procédures d'inspection et de délivrance des brevets; des études de cas présentant les réussites d'autres pays pour ce qui est de l'application de l'Annexe VI; des exercices pratiques et des simulations d'inspections à bord d'un navire, y compris des démonstrations de technologies de réduction des émissions et d'utilisation de combustibles de substitution.
- .2 **Ateliers régionaux et nationaux sur l'application de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant les GES** : il s'agit de permettre des discussions interactives qui font ressortir les besoins particuliers en matière de transition, et d'améliorer la connaissance et la compréhension des mesures de réduction des GES liées à la Stratégie et de faire en sorte que les États Membres de l'OMI soient au courant des discussions en cours sur l'application cette Stratégie, y compris les difficultés et les créneaux à saisir

en ce qui concerne la décarbonation des transports maritimes, en particulier pour les PEID et les PMA.

- .3 **Ateliers régionaux et nationaux sur l'élaboration de plans d'action nationaux** : ces ateliers visent à améliorer la connaissance et la compréhension des processus d'élaboration des plans d'action nationaux, des éléments qui jouent un rôle moteur dans l'établissement de ces plans et des bénéfices à en tirer, ainsi qu'à renforcer les compétences permettant d'élaborer des plans qui traitent des émissions de GES provenant des navires, notamment la capacité à recenser les besoins d'investissement et à élaborer des propositions de projets susceptibles d'être financés, et à renforcer les synergies avec les secteurs des ports et de l'énergie afin de promouvoir la disponibilité, l'accessibilité financière et l'adoption des futurs combustibles marine.
- .4 **Formation, ateliers et études sur les combustibles de substitution et les technologies vertes** : l'objectif est de doter les professionnelles et professionnels du secteur maritime des compétences nécessaires pour former d'autres personnes sur les combustibles essentiels à la décarbonation des transports maritimes et de favoriser la connaissance des progrès actuels et des possibilités d'adoption de combustibles de substitution, d'énergies renouvelables et de technologies vertes dans le secteur des transports maritimes, notamment en faisant la promotion des ports verts et intelligents et en mettant en commun l'expérience acquise en matière d'expérimentation et d'utilisation de nouvelles technologies durables.
- .5 **Participation aux réunions du système des Nations Unies** : il s'agit d'accroître la participation de l'OMI aux réunions et activités des entités des Nations Unies sur la mise en œuvre des objectifs de développement durable de l'ONU, notamment les objectifs n^{os} 13 (Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques) et 14 (Vie aquatique), afin de renforcer la cohérence entre les travaux de renforcement des capacités de l'OMI liés aux GES et les programmes des Nations Unies sur le climat et les océans, en veillant à ce que les efforts de décarbonation du secteur maritime soient pleinement reconnus comme faisant partie de l'action mondiale pour le climat. Par ailleurs, la participation active à ces réunions et activités renforce la collaboration avec d'autres organismes des Nations Unies, facilite la mise en commun des connaissances, ouvre la voie à des initiatives conjointes, crée des possibilités de financement et permet la formulation de solutions intégrées. En outre, cela aide à mieux faire connaître le rôle du secteur maritime dans la réalisation des objectifs de développement durable, accroît la visibilité de l'action de l'OMI à cet égard et contribue à la nécessaire transition juste et équitable devant s'opérer dans le cadre du dispositif mondial consacré à la durabilité.
- .6 **Promotion des bénéfices et de la portée des initiatives de renforcement des capacités en lien avec le milieu marin** : il s'agit d'accroître la visibilité et la connaissance des activités de l'OMI liées à la protection du milieu marin auprès des États Membres, et notamment de mieux faire comprendre et de mettre en exergue l'importance de la prise en compte des questions de genre, du leadership des jeunes et de la participation active dans la prise de décisions relatives au climat, y compris pour ce qui est de faire en sorte que celle-ci soit effective, intersectionnelle et inclusive.

- .7 **Recherches sur les effets des changements climatiques en fonction du genre** : il s'agit de mener de telles recherches dans des environnements à faibles revenus pour mieux comprendre les répercussions uniques des problèmes liés au climat sur les femmes et les groupes marginalisés dans le secteur maritime, en particulier en ce qui concerne les populations côtières et en développement. Il est essentiel de disposer de ces renseignements pour concevoir des politiques et des initiatives de renforcement des capacités inclusives et équitables qui ne renforcent pas involontairement les inégalités existantes.

THÈME 5 : RENFORCER L'EFFICACITÉ ET HARMONISER LES PROCÉDURES AFIN DE FACILITER LE TRAFIC ET LE COMMERCE MARITIMES INTERNATIONAUX

Considérations générales

163 La Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) est un instrument essentiel de l'OMI pour ce qui est de normaliser et d'harmoniser les déplacements transfrontaliers des navires, des marchandises, des membres d'équipage et des passagers. Tous les contrôles et toutes les procédures, qu'ils soient locaux, nationaux ou internationaux, réglementaires ou commerciaux, nécessitent la fourniture de renseignements à différents organismes et entités et la prise de mesures par les navires, les équipages et les ports. Pour que les transports maritimes internationaux prospèrent, il est essentiel d'adopter une approche unifiée et mondiale de l'action de facilitation.

164 La Convention FAL est en vigueur depuis 1967 et fait l'objet de modifications et d'actualisations constantes. Depuis avril 2019, conformément aux amendements adoptés dans la résolution FAL.12(40), elle impose aux navires et aux ports de transmettre les déclarations répertoriées en son sein de manière électronique, et depuis janvier 2024, date à laquelle les amendements proposés dans la résolution FAL.14(46) ont été adoptés, tous les ports doivent disposer d'un guichet unique maritime. Par conséquent, les ports du monde entier n'utilisent plus de documents papier pour remplir leurs obligations de matière de communication de renseignements en lien avec la Convention FAL.

165 La mise en place de systèmes d'échange électronique de données et de plateformes de guichets uniques maritimes joue un rôle crucial dans la rationalisation des processus, la réduction des charges administratives et l'amélioration de l'efficacité opérationnelle des ports. En dépit des progrès réalisés dans le cadre de la Convention FAL, des difficultés continuent de faire obstacle à l'adoption généralisée et à l'utilisation efficace de ces outils, notamment des lacunes dans la compréhension des processus et un manque de capacités techniques. L'objectif est de renforcer la facilitation du commerce et de promouvoir la dématérialisation des opérations portuaires afin de stimuler la gouvernance maritime et l'efficacité opérationnelle.

166 Le Comité FAL a arrêté quatre priorités thématiques en matière de coopération technique (FAL 49/22/Add.1, annexe 9) afin de traiter les principales questions et les principaux objectifs du Comité, y compris les questions liées à la Convention FAL, au guichet unique maritime, aux passagères et passagers clandestins à bord et au débarquement des personnes migrantes et réfugiées secourues en mer et au commerce illégal d'espèces sauvages.

167 Chaque priorité thématique est présentée ci-dessous sous la forme d'un résultat spécifique, accompagné d'une explication détaillée concernant l'approche de renforcement des capacités que l'OMI mettra en œuvre au cours de la période biennale à venir (2026-2027) pour l'atteindre. On s'attachera tout particulièrement à examiner les résultats des diverses activités liées à la facilitation menées dans toutes les régions au cours des dix dernières

années pour en tirer parti. Ces activités comprennent principalement des séminaires nationaux et des évaluations des besoins nationaux sur l'application de mesures visant à faciliter le trafic maritime international, ainsi que des projets régionaux à phases multiples en cours dans les régions d'Amérique latine et des Caraïbes sur le développement des guichets maritimes uniques, qui se poursuivront au cours de la prochaine période biennale.

Priorités de l'OMI pour 2026-2027

Résultat 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

168 Alors que 130 pays ont adopté la Convention FAL, il faut encore s'employer à promouvoir la ratification et l'application effective de celle-ci parmi les 48 États Membres qui n'y sont pas encore Parties, en faisant en sorte qu'ils soient conscients et informés des avantages que peuvent présenter, sur les plans institutionnel et économique, l'acceptation et l'application de cette Convention, y compris le recours à l'échange électronique de données et l'amélioration de l'efficacité des échanges de renseignements entre le secteur commercial et les pouvoirs publics.

169 Pour ce qui est des États Membres qui ont déjà ratifié la Convention FAL, on s'attachera principalement à promouvoir la bonne application de celle-ci, notamment en ce qui concerne la définition des responsabilités, les normes de qualité, l'échange électronique de renseignements et la mise en pratique du principe du guichet unique. Cela suppose notamment de les sensibiliser aux dispositions de la Convention et de les aider à en interpréter le texte juridique et à mieux comprendre la Convention, y compris en ce qui concerne les meilleures pratiques s'agissant de mettre en œuvre les normes et les pratiques recommandées.

170 À cet égard, on s'appuiera sur l'importante ressource qu'est le Manuel explicatif révisé se rapportant à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, que le Comité FAL a approuvé à sa quarante-huitième session et qui comprend désormais des orientations sur les nouvelles normes mondiales relatives aux activités illicites, à la corruption dans le secteur maritime et aux interventions en cas d'urgences de santé publique de portée internationale, entre autres. Le Manuel contient également des orientations sur les principales nouveautés apportées par les derniers amendements à la Convention concernant les normes et les pratiques recommandées en lien avec des questions telles que les passagères et passagers clandestins, l'échange électronique de données entre les ports et les navires et diverses procédures régissant l'arrivée et le départ des navires et des passagères et passagers.

171 Aux niveaux régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Élaboration de feuilles de route aux fins de l'adoption de la Convention FAL** : il s'agit de recenser les États Membres qui se sont engagés à adopter la Convention FAL et d'organiser des ateliers pour les aider à mieux en comprendre les prescriptions, à élaborer des feuilles de route nationales devant leur permettre d'y adhérer et de l'appliquer de manière complète et effective et d'effectuer au moins une mission

consultative de suivi par an pour soutenir et contrôler la mise en œuvre de cette feuille de route.

- .2 **Recensement des obstacles à l'application effective de la Convention FAL** : en collaboration avec les États Membres qui sont déjà signataires de la Convention FAL, il s'agit d'examiner la situation actuelle avec les parties prenantes concernées par les activités portuaires pour ce qui est des procédures d'accomplissement des formalités concernant les navires, les cargaisons, les passagères et passagers et les équipages afin de recenser et de traiter les obstacles d'ordre juridique et organisationnel de façon à renforcer la simplification des formalités. Les États Membres recevront un soutien aux fins de l'élaboration de feuilles de routes nationales visant à lutter contre les obstacles recensés et l'OMI effectuera au moins une mission consultative de suivi par an pour appuyer et suivre la mise en œuvre de ces feuilles de route.
- .3 **Incorporation de la Convention FAL dans la législation nationale** : il s'agit d'aider les États Membres à rédiger des textes législatifs visant à incorporer la Convention FAL dans la législation et les règlements portuaires nationaux, tout en veillant à ce que la législation nationale contienne des procédures de notification pour les navires qui soient actualisées et conformes aux normes FAL.

Résultat 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 et au texte 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.

172 Pour mettre en place des systèmes de guichet unique maritime de manière effective, il faut le concours des ministères concernés, des organismes publics, notamment des douanes et des services de contrôle des frontières (par exemple, les autorités sanitaires du port, immigration, etc.), ainsi que de toute autre partie prenante publique ou privée concernée par l'accomplissement des formalités concernant les navires dans les ports. Deux grandes enquêtes sur le secteur ont été présentées au Comité FAL pour mettre en contexte les complexités inhérentes à la création de ces guichets :

- .1 le document FAL 45/5 (IAPH), qui contient des informations sur les résultats de l'enquête de l'IAPH visant à évaluer le respect de la prescription de la Convention FAL imposant aux gouvernements nationaux de mettre en place un système d'échange électronique d'informations entre les navires et les ports et à mettre en évidence les difficultés rencontrées par ces derniers :
 - .1 cette enquête confidentielle et ouverte à tous les ports a été réalisée au mois d'octobre 2020 et a permis de recueillir 111 réponses valables auprès d'autorités portuaires et d'exploitants de ports du monde entier;
 - .2 environ un tiers des ports de l'échantillon mondial visé par l'enquête n'avaient pas entamé le processus de mise en place de leur

système d'échange de données électroniques. Sur les deux tiers restants, à savoir ceux qui avaient entamé ce processus, un tiers se trouvaient dans la phase de conception ou de mise en place de leur système, et seul le dernier tiers était opérationnel; et

- .3 l'enquête a confirmé que les procédures à suivre pour accomplir les formalités dans les ports étaient complexes, en raison de la diversité et du nombre des autorités concernées, lesquelles assumaient toutes des responsabilités et des rôles particuliers, avaient des besoins différents en matière de données et possédaient des cultures et des pratiques établies distinctes;
- .2 le document FAL 48/5/3, dans lequel BIMCO *et al.* communiquaient des renseignements sur les résultats d'une enquête du secteur sur l'état de la transition numérique dans les ports, et les six recommandations énoncées dans le document, qui étaient fondées sur les résultats de l'enquête. L'enquête a notamment mis en évidence les éléments suivants :
 - .1 40 % des personnes ayant pris part à l'enquête ne connaissaient pas la résolution de l'OMI imposant aux autorités portuaires nationales de mettre en place un mécanisme de notification à guichet unique aux fins de l'échange de données dans les ports du monde entier;
 - .2 dans le cadre de 64 % des escales effectuées par les participantes et participants, les autorités portuaires continuaient d'exiger des documents sur papier ou une combinaison de documents sur papier et de documents numériques; et
 - .3 l'enquête a également révélé que la procédure à suivre pour recueillir et soumettre les documents relatifs à l'escale était laborieuse et prenait beaucoup de temps. En moyenne, les personnes participantes avaient passé plus de trois heures (191 minutes) à préparer et à soumettre les documents nécessaires à chaque escale.

173 L'analyse indique que la plupart des pays du monde disposent de guichets uniques pour les douanes/cargaisons. Toutefois, l'OMI ne dispose pas encore d'une vue d'ensemble concernant l'état de la mise en place de guichets uniques maritimes. Pour pallier cela, elle a considérablement intensifié son action de renforcement des capacités en ce qui concerne les évaluations des besoins nationaux, et mené six évaluations en Afrique en 2023 et 2024 ainsi qu'un projet d'évaluation multipays pour six États Membres indépendants de l'Organisation des États des Caraïbes orientales (OECS). En 2026-2027, l'accent sera mis sur l'élargissement de ces évaluations à d'autres régions et sur la réalisation d'examens de suivi visant à soutenir les efforts de mise en œuvre. Le cours d'apprentissage en ligne sur la mise en place de guichets uniques maritimes sera une composante obligatoire de toutes les initiatives de renforcement des capacités connexes, l'objectif étant de faire en sorte que les participantes et participants disposent de connaissances fondamentales de façon que l'OMI puisse approfondir le contenu des initiatives.

174 Au niveau mondial, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Tenue à jour du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (Répertoire de l'OMI)** : il s'agit de tenir à jour

le modèle de référence qu'est le Répertoire de l'OMI, qui vise à harmoniser tous les renseignements du domaine maritime pertinents pour l'OMI, tant du point de vue du sens que du format. En tant que modèle de référence, le Répertoire joue un rôle crucial dans l'harmonisation des données collectées par les États Membres et les ports: il fournit des définitions normalisées de chaque élément de données et un contexte d'utilisation propre à chacun d'eux aux fins de l'harmonisation de l'interface navire/port et, partant, de la facilitation des procédures d'accomplissement des formalités maritimes.

- .2 **Maintenance et mise à jour du module d'apprentissage en ligne sur le guichet unique maritime:** il sera procédé au cours de la période biennale à toutes les révisions nécessaires du module d'apprentissage en ligne sur la mise en place du guichet unique maritime afin de garantir que tous les États Membres disposent d'un cours pertinent et actualisé.

175 Aux niveaux régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous:

- .1 **Missions d'évaluation des besoins :** il s'agit d'évaluer le degré de préparation des États Membres pour ce qui est de mettre en œuvre des solutions numériques et d'harmoniser l'interface navire/port afin de faciliter les procédures d'accomplissement des formalités au moyen de guichets uniques maritimes. Les missions donneront lieu à l'établissement d'un rapport d'analyse des lacunes sur le système d'accomplissement des formalités existant dans lequel on recensera les besoins, formulera des recommandations sur l'architecture du système et analysera les coûts associés à la mise en place d'un système de guichet unique.
- .2 **Appui au développement des systèmes de guichet unique maritime:** une fois les évaluations des besoins achevées, des missions de suivi seront menées pour soutenir l'État Membre dans sa progression et l'aider à répondre aux exigences propres au système de guichet unique maritime. Dans le cadre de ces missions, on s'emploiera à recenser les entraves à la bonne mise en œuvre du système, à évaluer la compatibilité des systèmes existants avec les nouvelles exigences et à prodiguer des conseils sur la mise en œuvre de solutions techniques.
- .3 **Ateliers régionaux et nationaux de renforcement des institutions :** l'objectif est de renforcer la capacité des communautés portuaires à mettre en œuvre une vision largement répandue de la transition numérique des ports et du secteur maritime en les aidant à pleinement comprendre les cadres régissant les guichets uniques maritimes, leurs procédures de mise en œuvre et les avantages stratégiques qu'ils offrent aux ports et au commerce maritime.

Résultat 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

176 La Convention FAL prévoit des mesures visant à prévenir les cas d'embarquement clandestin, ainsi que des dispositions relatives au traitement des passagères et passagers clandestins pendant leur séjour à bord, ainsi qu'à leur débarquement et à leur retour. L'objectif est de réduire les conséquences pour les transports maritimes et de préserver la vie des passagères et passagers clandestins, qui peut être mise en danger s'ils passent plusieurs

jours cachés, sans eau ni provisions, et risquent de s'asphyxier. Le fait d'être retenu au port et le rapatriement des passagères et passagers clandestins peuvent être très complexes et coûteux pour les navires, et par extension, pour le secteur des transports maritimes dans son ensemble. Les cas d'embarquement clandestin entraînent des difficultés considérables pour les capitaines de navires, les compagnies maritimes, les propriétaires et les exploitants de navires, les autorités portuaires et leur personnel pour ce qui est de débarquer les passagères et passagers clandestins des navires et de les confier aux autorités compétentes. On estime à plus de 7 millions de dollars par an le coût des passagères et passagers clandestins pour la communauté maritime. On trouvera les chiffres relatifs aux cas d'embarquement clandestin dans le document FAL 49/J/5 (P & I Clubs).

177 La bonne application des mesures de sécurité et de contrôle des accès à bord des navires et dans les installations portuaires peut réduire le nombre de cas d'embarquement clandestin. Ainsi, en se concentrant sur les régions et les États Membres qui enregistrent le plus grand nombre de cas d'embarquement clandestin, tel qu'indiqué dans le document FAL 43/13 (P & I Clubs), l'OMI mène des activités de renforcement des capacités pour aider les États Membres à mettre en œuvre des mesures adéquates pour réduire les risques que des personnes non autorisées montent à bord des navires, conformément aux pratiques recommandées de la Convention FAL portant sur cette question ainsi qu'au Chapitre XI-2 de la Convention SOLAS sur les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime et au Code ISPS, qui contiennent également des spécifications claires sur le contrôle des accès et les mesures de sûreté pour les installations portuaires et les navires. Le Secrétariat de l'OMI maintient un contact étroit avec l'International Group of P & I Clubs de façon à disposer de renseignements actualisés sur les ports enregistrant le plus grand nombre de cas d'embarquement clandestins afin d'organiser des activités selon les besoins. Pour les États Membres qui estiment qu'il n'est pas possible de se conformer à ces pratiques, ou pour ceux qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention FAL, le Comité FAL a adopté les Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (résolutions FAL.13(42) et MSC.448(99)), qui sont actuellement en cours de révision.

178 La collaboration avec les partenaires régionaux et internationaux est importante pour ce qui est de garantir l'efficacité de la planification et de l'application des mesures connexes, en particulier la collaboration avec d'autres organismes des Nations Unies, notamment l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), INTERPOL, l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR), ainsi qu'avec l'International Group of P & I Clubs, l'ICS et le BIMCO.

179 Aux niveaux régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Séminaires régionaux et nationaux visant à réduire les cas d'embarquement clandestin** : il s'agit, en se concentrant sur les ports où le nombre de passagères et passagers clandestins est le plus élevé, de réunir les représentantes et représentants des ports, les responsables de la sécurité et de l'immigration et les autres autorités publiques concernées pour analyser la situation, mettre en commun les mesures à prendre, dégager les meilleures pratiques et organiser des exercices de simulation de façon à faciliter les discussions et renforcer les capacités de surveillance et de contrôle des accès afin de réduire les cas d'embarquement clandestin conformément aux pratiques recommandées et aux directives en vigueur.

Résultat 4 : Aider les États Membres à appliquer les Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux (résolution FAL.17(48)).

180 Du fait de la crise de COVID-19, le commerce des espèces sauvages et le travail effectué par de nombreuses organisations pour prévenir le commerce illicite de ces espèces ont fait l'objet d'une attention accrue. Il est estimé que le trafic d'espèces sauvages génère plus de 200 milliards de dollars par an, ce qui le place en quatrième position parmi les types de commerce illicite, derrière le trafic de produits de contrefaçon et de drogues et la traite d'êtres humains. Les transports maritimes sont une méthode privilégiée pour ce qui est de transporter illégalement des espèces sauvages, car ils permettent aux personnes qui se livrent à de telles activités de transporter illégalement des animaux ou des plantes en grande quantité de manière économique et sans se faire repérer.

181 Conscient que l'OMI n'est pas l'organisme responsable de la prévention et de l'élimination du commerce illicite d'espèces sauvages ou de la contrebande de drogues ou de produits d'origine animale et que ces questions relèvent des autorités chargées des douanes et des contrôles aux frontières et sont traitées dans le Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) (reconnu à la fois par le MSC et le Comité FAL (MSC-FAL.1/Circ.1)), le Comité FAL a estimé que, faute de prendre les mesures qui s'imposaient pour empêcher le transport de ces produits à bord des navires, les gens de mer et les navires risquaient d'être retardés, notamment lorsqu'étaient lancées des actions en justice.

182 La FAL 40 a noté que le commerce illicite des espèces sauvages présentait de nombreuses similitudes avec le commerce illicite de drogues, question que le Comité avait déjà traitée par le passé en adoptant les Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux (résolution MSC.228(82) et FAL.9(34)). En 2024, l'OMI a adopté les Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux (résolution FAL.17(48)) et a également lancé un cours d'apprentissage en ligne intitulé "Introduction à la lutte contre le trafic d'espèces sauvages dans les chaînes d'approvisionnement maritimes", élaboré conjointement avec l'Université maritime mondiale (UMM) et le Fonds mondial pour la nature (WWF), qui fournit aux organismes publics et aux opérateurs des chaînes d'approvisionnement maritimes des indications utiles pour ce qui est de lutter efficacement contre le trafic d'espèces sauvages en mer et leur donne les moyens de prévenir et de réprimer de manière proactive ces activités illicites.

183 Dans l'édition 2024 de son rapport mondial sur la criminalité liée aux espèces sauvages⁵, l'ONUDC présente les tendances du commerce illicite d'espèces sauvages, analyse les préjudices causés par celui-ci, ses conséquences ainsi que ses facteurs déterminants et fait le point sur les réponses qui lui sont apportées. Tous ces éléments peuvent compléter les demandes d'assistance que formulent les États Membres en fonction de l'évolution de la situation régionale ou nationale pour ce qui est d'orienter les futurs efforts de renforcement des capacités.

184 Aux niveaux régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-après :

- .1 **Maintenance et mise à jour du module d'apprentissage en ligne sur le commerce illicite d'espèces sauvages**: il sera procédé au cours de la

⁵ https://www.unodc.org/cofrb/uploads/documents/ECOS/World_Wildlife_Crime_Report_2024.pdf

période biennale à toutes les révisions nécessaires du module d'apprentissage en ligne sur la lutte contre le trafic d'espèces sauvages dans les chaînes d'approvisionnement maritimes afin de garantir que tous les États Membres disposent d'un cours pertinent et actualisé.

- .2 **Organisation de formations et d'ateliers régionaux et nationaux :** l'objectif est de promouvoir les directives révisées mettant en lumière les dangers que présentent les activités illicites dans le secteur maritime et de former les gens de mer et le personnel à terre afin de les sensibiliser aux dangers du crime organisé et de leur enseigner comment se protéger.

THÈME 6: RENFORCER LA CAPACITÉ JURIDIQUE ET LES CADRES INSTITUTIONNELS POUR UNE GOUVERNANCE MARITIME EFFICACE

Considérations générales

185 L'OMI dispose d'un portefeuille complet d'instruments conventionnels définissant les droits et privilèges ainsi que les devoirs, obligations et responsabilités des nations dans leur utilisation des mers et océans du monde. Toutefois, pour que ces instruments juridiques soient réellement effectifs, les États doivent adopter une législation nationale appropriée qui en reprenne les dispositions et, ce faisant, en garantisse la mise en œuvre et permette d'en contrôler le respect. De nombreux pays en développement membres de l'OMI ont besoin d'une aide en matière de réglementation maritime pour mettre en œuvre les instruments de l'Organisation et gérer les amendements dont ces conventions font l'objet à mesure que ceux-ci entrent en vigueur au moyen de la procédure d'acceptation tacite. Comme le montrent les constatations issues des audits effectués au titre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, les plus grandes lacunes se situent au niveau de la législation nationale et sont directement liées à l'adéquation de la formation des juristes qui rédigent la législation.

186 Selon l'analyse des six rapports récapitulatifs des synthèses d'audit issues du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, les principales difficultés juridiques concernent la transposition des amendements aux instruments internationaux dans la législation nationale et, en particulier, l'entrée en vigueur tardive des amendements, qui se fait en vertu de la procédure d'acceptation tacite, les délais ou le manque de capacité s'agissant de promulguer des instruments obligatoires de l'OMI nouveaux ou modifiés et la publication des lois nationales dans les journaux officiels. Un nombre non négligeable de constatations tiennent également au manque apparent de personnel qualifié en mesure d'aider à la promulgation des lois nationales nécessaires et de s'acquitter de toutes les responsabilités de l'État, y compris de l'établissement de rapports requis par les instruments obligatoires applicables de l'OMI, (III 10/INF.6, paragraphe 21).

187 Si l'assistance juridique est essentielle pour ce qui est de soutenir l'adhésion à tous les instruments de l'OMI en lien avec la sécurité et la sûreté maritimes, le milieu marin et la simplification des formalités ainsi que leur mise en œuvre et le contrôle de leur respect, le présent thème juridique porte davantage sur les lacunes législatives recensées à l'aide du Programme d'audit des États Membres ainsi que sur d'autres instruments. Aussi, les trois priorités thématiques retenues pour le PICT pour 2026-27 (LEG 112/WP.1/Rev.1, paragraphes 11.2

à 11.5) sont présentées ci-après sous la forme de résultats qui guideront la planification et la mise en œuvre des activités de renforcement des capacités juridiques lors de la période biennale. En outre, au nombre des instruments autres figurent ceux relatifs au régime complet de responsabilité et d'indemnisation de l'OMI, au traitement équitable des gens de mer et aux mesures visant à prévenir les pratiques illicites liées à l'immatriculation frauduleuse et aux registres frauduleux de navires.

188 Comme l'a indiqué le Comité juridique (LEG 112/11/1, paragraphe 6), il ressort de la période biennale en cours que les États Membres ont encore du mal à incorporer les conventions de l'OMI dans leur législation nationale de manière efficace et à les faire appliquer. Parmi les observations récurrentes, on peut citer les suivantes, qui seront prises en compte au cours de la période biennale 2026-2027 :

- .1 les formulations utilisées dans la législation nationale sont juridiquement ambiguës;
- .2 l'application des instruments de l'OMI est imparfaite si la législation nationale est obsolète et ne tient pas compte des nombreux amendements apportés à ces instruments au moyen de la procédure d'acceptation tacite;
- .3 s'il est possible de s'inspirer de la législation d'autres pays, il existe un risque inhérent au fait de s'appuyer sur une législation ancienne ou de ne pas avoir connaissance des décisions propres à l'élaboration des politiques qui ont conduit à tel ou tel libellé. Aussi est-il essentiel de bien comprendre le texte et les buts d'une convention pour pouvoir s'inspirer de la législation élaborée par d'autres États et l'adapter de manière appropriée;
- .4 il existe des incompréhensions en ce qui concerne les expressions "jugé(e) satisfaisant(e) par l'Administration", "jugé(e) acceptable par l'Administration" et "à déterminer par l'Administration", employées dans plusieurs conventions et dans le Code d'application des instruments de l'OMI, et la manière de les appliquer;
- .5 il est nécessaire d'envisager de recourir à des techniques de rédaction permettant de faire en sorte que les renvois aux conventions dans les règlements d'application soient dynamiques et, de ce fait, s'actualisent automatiquement lorsque des amendements sont adoptés, sans qu'il faille légiférer à chaque fois; et
- .6 pour faire appliquer les textes, il est essentiel de rendre les dispositions relatives aux infractions plus catégoriques, en précisant explicitement qui est responsable de quoi et quelle sanction s'applique dans chaque cas.

189 L'OMI continue de renforcer ses partenariats avec l'UMM et l'IMLI en ce qui concerne l'organisation de formations juridiques, notamment afin d'améliorer la capacité des pays en développement, y compris les PEID et les PMA, à respecter leurs obligations maritimes internationales. Au cours de la prochaine période biennale, elle entend soutenir l'expansion des cours de courte durée dispensés dans les pays afin de maximiser l'influence des professionnelles et professionnels de la mer et du droit dans les pays en développement. Les deux institutions, qui opèrent sous l'égide de l'OMI et travaillent en étroite collaboration, veillent à ce que leurs programmes universitaires tiennent compte de l'évolution des besoins juridiques et réglementaires du secteur maritime. Dans le cadre de l'IMLI, qui se consacre exclusivement au droit maritime et à la formation de professionnelles et professionnels du droit et de responsables gouvernementaux à l'élaboration et à l'application d'une législation maritime conforme aux conventions de l'OMI, de plus en plus d'initiatives de formation sont proposées aux étudiantes et étudiants en collaboration avec le personnel enseignant de l'UMM. De même, l'UMM équipe des administrateurs et administratrices maritimes et des responsables de l'élaboration des politiques des connaissances juridiques nécessaires à l'application des instruments de l'OMI. Cette méthode de formation permet de toucher un plus grand nombre de personnes que l'organisation d'ateliers mondiaux individuels, et ce de manière beaucoup

plus économique, et permet également de garantir que ces formations sont dispensées à des personnes issues de pays en développement (spécialistes du droit et des politiques) appelées à occuper des postes à responsabilité dans le secteur maritime, qui retourneront dans leur pays d'origine équipées des connaissances nécessaires pour appliquer les instruments de l'OMI de manière effective.

Priorités de l'OMI pour 2026-2027

Résultat 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

190 Consciente qu'il importe que des politiques maritimes structurées et durables soient en place, l'OMI s'efforce d'aider les États Membres à élaborer des politiques nationales des transports maritimes afin de s'acquitter pleinement des obligations et responsabilités qui lui incombent en vertu de ses instruments obligatoires applicables et de promouvoir une croissance durable du secteur maritime qui tienne compte des intérêts nationaux des pays. En mettant l'accent sur ces politiques nationales, elle veut s'assurer que les États Membres disposent de cadres exploitables qui favorisent le respect de la réglementation, mais également soutiennent le développement durable de leurs secteurs maritimes respectifs et guident l'action de renforcement des capacités de l'OMI au niveau du pays. Cette approche vise à permettre aux États de s'acquitter des responsabilités qui leur incombent en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers, et ainsi à renforcer le dispositif mondial de gouvernance maritime dans son ensemble.

191 En aidant ses États Membres, en particulier les pays en développement, les PEID et les PMA, à élaborer des politiques nationales des transports maritimes, l'OMI contribue à la création d'un cadre lui permettant de planifier des initiatives nationales ciblées de renforcement des capacités qui ont fait l'objet d'un engagement politique, ce qui constitue une assurance que les capacités maritimes mises en place auront une incidence durable et à long terme.

192 Au niveau mondial, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Séminaire annuel mondial sur les politiques en matière de transports maritimes** : il s'agit d'un séminaire sur les politiques en matière de transports maritimes à l'intention des étudiantes et étudiants de l'IMLI, manifestation particulièrement bénéfique qui rassemble des spécialistes des questions juridiques des administrations maritimes nationales du monde entier. Les étudiantes et étudiants se verront dispenser une formation et transmettre des retours d'expérience concernant l'élaboration de politiques nationales des transports maritimes et pourront mettre en pratique ce qu'ils ont appris lorsqu'ils retourneront exercer leurs fonctions courantes dans leur pays d'origine. Ce séminaire sera dispensé par l'UMM, l'objectif étant de tirer parti des domaines d'expertise respectifs des deux institutions et d'encourager la collaboration entre elles.

193 Au niveau national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Ateliers sur les politiques nationales des transports maritimes** : ces ateliers ont pour objectif de soutenir les États Membres, en collaboration avec l'UMM et l'IMLI, dans l'élaboration et l'adoption de politiques nationales des transports maritimes visant à favoriser le développement durable, la gestion et le renforcement du secteur maritime, notamment pour garantir que

les pays en développement s'acquittent effectivement des obligations et responsabilités internationales qui leur incombent en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers; et

- .2 **Examen de l'état des capacités juridiques et évaluation des besoins** : il s'agit de procéder à un examen complet de la législation maritime d'un État Membre au regard des instruments de l'OMI de manière à recenser les lacunes et à formuler des recommandations aux fins du renforcement des capacités juridiques de celui-ci conformément à sa politique nationale des transports maritimes.

Résultat 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

194 Ce résultat, qui s'inscrit dans le prolongement du résultat précédent, vise à aider les responsables de l'État et les fonctionnaires chargés de rédiger les textes de loi à transposer les engagements pris au titre de traités en une législation nationale applicable de façon à garantir le respect des instruments de l'OMI et à renforcer les cadres juridiques en matière de sécurité maritime, de sûreté et de protection de l'environnement. Ainsi, les États Membres seront à même de s'acquitter de leurs obligations internationales en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers et l'application des règles de l'OMI sera harmonisée à l'échelle mondiale.

195 Outre qu'elle attribue des bourses d'études pour l'IMLI et l'UMM visant à former des professionnelles et professionnels de la mer et du droit et qu'elle contribue aux programmes académiques de ces institutions et à la présentation d'exposés sur divers sujets liés à la législation maritime et aux questions juridiques (voir le thème 8), l'OMI mène des initiatives de formation visant particulièrement à appuyer la mise en œuvre de ses instruments dans les législations nationales.

196 Au niveau mondial, l'OMI prêtera l'appui suivant :

- .1 **Atelier annuel sur les principes généraux de la rédaction de la législation nationale visant à mettre en œuvre les conventions de l'OMI** : il s'agit de former des juristes et des législatrices et législateurs nationaux (les étudiantes et étudiants de l'IMLI) 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.

197 Aux niveaux régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Ateliers régionaux et nationaux sur la mise en œuvre des instruments de l'OMI dans la législation nationale** : il s'agit d'ateliers visant à appuyer la rédaction de la législation nationale dans lesquels l'accent sera mis sur l'application d'instruments spécifiques en fonction des besoins régionaux, et notamment sur le recensement des difficultés de chaque pays participant.

Le fait de mener une action à l'échelle régionale présente l'avantage de permettre la création de réseaux techniques et juridiques entre autorités maritimes et, partant, favorise la coopération et la mise en commun des meilleures pratiques et renforce les relations entre les autorités maritimes de la région.

- .2 **Programmes nationaux de formation et de tutorat pour les juristes :** l'objectif est d'offrir une formation et une assistance spécialisées à l'intention des législateurs et législatrices et des décideurs et décideuses politiques sur l'intégration des conventions maritimes internationales dans les réglementations et législations nationales. Le type de soutien offert est adapté aux besoins particuliers des États Membres et peut inclure l'examen du cadre juridique d'un pays, la formation du personnel juridique, l'élaboration de dispositions législatives types et la facilitation de la coordination nationale dans l'ensemble du secteur maritime.
- .3 **Participation de spécialistes du droit aux ateliers sur les instruments de l'OMI :** afin de faciliter l'intégration effective de l'expertise juridique dans les initiatives de renforcement des capacités liées au contenu technique des instruments de l'OMI (Convention SOLAS, MARPOL, etc.) des juristes de différentes autorités nationales seront invités à participer aux activités techniques organisées sur les instruments de l'OMI, ce qui permettra une meilleure compréhension de ces instruments aux fins de leur transposition dans la législation nationale.

Résultat 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

198 Ce résultat vise à mieux faire comprendre les conventions de l'OMI relatives à la responsabilité et à l'indemnisation afin de promouvoir la ratification, la mise en œuvre et le contrôle du respect du régime de responsabilité dans son ensemble, qui comprend la Convention CLC et la Convention portant création du Fonds, la Convention SNDP de 1996/2010, la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, la Convention LLMC de 1976/1996, la Convention de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves et la Convention d'Athènes de 1974/2002, ainsi que la Convention de 1989 sur l'assistance.

199 L'objectif est de mieux faire comprendre aux décideurs et décideuses politiques, aux rédacteurs et rédactrices et aux administrateurs et administratrices maritimes, notamment aux fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port, issus de différents organismes publics des États Membres les principes sous-jacents et les objectifs des conventions, ainsi qu'à les guider en ce qui concerne les mécanismes législatifs qu'il convient d'appliquer aux fins de l'élaboration d'une législation nationale adéquate et de l'actualisation de celle-ci.

200 Aux niveaux régional et national, l'OMI prêtera l'appui suivant :

- .1 **Ateliers sur le régime de responsabilité et d'indemnisation de l'OMI :** l'objectif de ces ateliers est de présenter aux États Membres un aperçu complet des conventions sur la responsabilité et l'indemnisation afin de renforcer la connaissance et la compréhension des principes de responsabilité et d'indemnisation nécessaires à la transposition intégrale des traités en question dans le droit national. Les ateliers sont conçus pour réunir toutes les autorités nationales compétentes afin de faciliter la coordination entre les différents organismes.

THÈME 7: ÉGALITÉ DES SEXES ET ENVIRONNEMENT EXEMPT D'OBSTACLES POUR LES FEMMES DANS LE SECTEUR MARITIME

Considérations générales

201 L'égalité des sexes est reconnue comme l'une des assises fondamentales d'un avenir durable. Elle constitue l'un des 17 objectifs de développement durable qui sous-tendent le programme de développement durable des Nations Unies, que les pays du monde entier se sont engagés à mettre en œuvre. L'objectif 5 vise à parvenir à l'égalité des sexes et à autonomiser toutes les femmes et les filles. Dans le contexte du secteur maritime mondial, les femmes restent largement sous-représentées, non seulement pour ce qui est des fonctions liées à la navigation et à l'exploitation de navires, mais aussi à tous les niveaux des administrations maritimes, en particulier en ce qui concerne les fonctions de cadres aux échelons intermédiaire et supérieur.

202 Dans le secteur maritime, le nombre de femmes reste faible dans les postes à terre comme en mer et les progrès vers la parité sont lents, et ce, alors même que ce secteur souffre d'une pénurie générale de main-d'œuvre et, plus précisément, est sur le point de manquer de personnel possédant les compétences nécessaires pour opérer sa transition numérique et sa décarbonation. Les femmes représentent actuellement moins de 2 % des gens de mer employés dans le monde, dont le nombre s'élève à 1,2 million, et seulement 19 % de la main-d'œuvre employée dans le secteur maritime public au niveau mondial. Cela a des répercussions sur d'autres objectifs de développement durable, notamment ceux liés à l'éducation de qualité (objectif 4), au travail décent et à la croissance économique (objectif 8), à la réduction des inégalités (objectif 10), aux mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques (objectif 13) et à la vie aquatique (objectif 14). Il est impossible de bâtir un avenir durable si le nombre de femmes dans la main-d'œuvre reste aussi faible.

203 L'OMI n'a eu de cesse d'intégrer la question de l'égalité des sexes dans son approche stratégique afin de garantir que cette question continue de figurer parmi les priorités du secteur maritime mondial, y compris dans son plan stratégique. À sa trente et unième session, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.1147(31) intitulée "Préserver l'héritage du thème maritime mondial de 2019 et mettre en place un environnement de travail exempt d'obstacles pour les femmes dans le secteur maritime". Dans la résolution, l'Assemblée a prié instamment les gouvernements, les administrations maritimes et le secteur de faire tout leur possible pour mettre en place un environnement exempt d'obstacles pour les femmes, de sorte que toutes les femmes aient la possibilité de participer pleinement, en toute sécurité et sans entrave aux activités de la communauté maritime, y compris la navigation et la construction navale. Elle a également encouragé l'échange de meilleures pratiques à suivre pour assurer l'égalité des sexes, la collecte, la consolidation et l'analyse des données relatives à la participation des femmes au secteur maritime ainsi que la définition d'une base de références et le recensement des lacunes visant à orienter des principes directeurs destinés à supprimer les obstacles et à accroître la participation des femmes au secteur.

204 L'Assemblée a insufflé un nouvel élan en adoptant à sa trente-deuxième session la résolution A.1170(32), par laquelle elle a instauré la Journée internationale des femmes du secteur maritime, et dans laquelle elle a notamment réaffirmé les engagements pris au titre des objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030, lesquels ont également été intégrés au cadre stratégique de l'Organisation, et son appui aux huit associations régionales de femmes dans le secteur maritime (WIMA) créées sous les auspices de l'OMI, qui offraient aux femmes un cadre leur permettant d'établir des réseaux, d'accéder aux connaissances et de mettre en commun les meilleures pratiques.

205 Plus récemment, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.1166(32) contenant la Stratégie intitulée "Décennie pour le renforcement des capacités (2021-2030)", dans laquelle elle a souligné la nécessité d'élaborer des politiques et des stratégies maritimes nationales solides qui mettent notamment l'accent sur les femmes dans le secteur maritime dans le cadre des efforts déployés par les États Membres pour réaliser les composantes maritimes du Programme 2030 et des objectifs de développement durable.

206 Alors que la question de l'égalité des sexes a pris de l'importance ces dernières années, l'allocation de ressources financières et l'élaboration de politiques efficaces demeurent insuffisantes à cet égard. Les investissements consacrés à l'égalité des sexes dans le secteur maritime sont nettement insuffisants par rapport à l'ampleur des problèmes, et il faut remédier à cette situation si l'on veut voir de réelles avancées en matière d'égalité, laquelle est considérée comme une condition essentielle du progrès global dans le secteur. Cette situation entrave la réalisation de progrès sensibles en matière d'égalité des sexes. De fait, de plus en plus d'éléments indiquent que le sous-financement des questions relatives à l'égalité des sexes est un facteur limitant dans l'action visant à accélérer la réalisation de l'ensemble des objectifs de développement durable.

207 Ayant placé l'élément humain et le renforcement des capacités en tête de son programme, et consciente que le secteur des transports maritimes doit s'adresser à tous les pans de la population pour en inciter les meilleurs éléments à se lancer dans une carrière maritime, l'OMI s'attache à promouvoir le renforcement de la participation des femmes dans le secteur maritime. Le fait de proposer des possibilités de formation conçues spécifiquement pour les femmes est une façon pragmatique de briser le cycle de contraintes qui empêchent que celles-ci soient désignées pour prendre part à des formations techniques et, à long terme, contribuera à la création d'une communauté de professionnelles hautement qualifiées.

208 Les trois piliers qui sous-tendent l'approche de l'OMI en matière d'égalité des sexes visant à garantir que le secteur maritime contribue à la réalisation de l'objectif de développement durable n° 5 sont la visibilité, la formation et la reconnaissance.

209 La principale composante de l'action de renforcement des capacités de l'OMI en lien avec les questions de genre est le Programme sur les femmes du secteur maritime. Récemment, cette action s'est dotée d'une nouvelle initiative : le projet SMART-C Women (2023-2026) (TC 75/4, paragraphe 5; TC 75/3(a), paragraphe 120), qui vise à renforcer l'égalité des sexes et à faciliter l'accès des femmes à l'emploi dans le secteur maritime, en particulier dans les pays en développement de la région de l'Asie et du Pacifique. Ce projet complète le Programme sur les femmes du secteur maritime pour ce qui est de proposer des formations dans les domaines de la technologie maritime numérique et de la protection du milieu marin afin d'aider les femmes à développer leurs compétences et à se préparer aux nouvelles perspectives d'emploi dans le secteur maritime. Il prévoit également l'octroi de bourses d'études permettant à des femmes d'étudier à l'UMM de façon à acquérir de nouvelles qualifications.

210 En outre, l'une des principales réussites du Programme sur les femmes du secteur maritime a été la création de huit associations des femmes du secteur maritime (WIMA) de l'OMI. Ces réseaux régionaux sont un dispositif important pour ce qui est d'appuyer les objectifs de coopération technique de l'OMI en matière d'égalité des sexes, dans la mesure où ils soutiennent la mise en œuvre et le déploiement d'initiatives dans ce domaine et contribuent à l'action visant à garantir la prise en compte des questions de genre dans toutes les régions.

211 Au cours de la période biennale 2026-2027, on continuera d'utiliser les ressources du Fonds de la coopération technique pour œuvrer au renforcement des liens régionaux au profit des femmes cadres dans les secteurs maritime et portuaire ainsi que pour contribuer au

renforcement des capacités à l'échelle régionale en dispensant à des femmes des formations spécialisées en matière de leadership, d'établissement de partenariats et de mobilisation des ressources, entre autres. En outre, dans le cadre du programme, on s'efforcera d'améliorer la prise en compte des questions de genre dans l'ensemble du secteur, notamment dans l'exécution de tous les programmes et projets de coopération technique de l'OMI.

Priorités de l'OMI pour 2026-2027

Résultat 1: Visibilité – Donner davantage de visibilité aux femmes dans le secteur maritime afin de parvenir à l'égalité des sexes

212 Pour parvenir à l'égalité des sexes dans le secteur maritime, il est essentiel de donner davantage de visibilité aux contributions des femmes et de mettre en exergue le potentiel de ces dernières à tous les niveaux. Cela suppose notamment de sensibiliser le public et les parties prenantes au rôle que les femmes peuvent jouer s'agissant de garantir des moyens d'existence maritimes durables ainsi que de plaider en faveur de l'inclusion de ces dernières dans les discussions sur les politiques maritimes. Les campagnes de sensibilisation, les interactions avec les différentes communautés et la mise en avant des professionnelles du secteur maritime sont autant d'initiatives qui aident à remettre en question les stéréotypes existants et à promouvoir des visions inclusives.

213 Cette visibilité dépend également des efforts de collaboration déployés au niveau régional, sachant que l'application cohérente des cibles associées à l'objectif de développement durable n° 5 dans les États Membres de l'OMI et les organisations d'une région donnée peut renforcer les normes à l'échelle mondiale. Le fait de renforcer et de soutenir les forums que sont les WIMA régionales permet aux femmes de transmettre leurs expériences, d'influencer les politiques et d'accéder à des ressources. Ces réseaux contribuent également à l'intégration des principes d'égalité des sexes dans des cadres de développement maritime plus généraux, ce qui permet aux professionnelles du secteur de se faire entendre et garantit la cohérence avec les objectifs stratégiques de l'OMI.

214 Au niveau mondial, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Journée internationale des femmes du secteur maritime et cérémonie de remise du Prix pour l'égalité femmes-hommes** : il s'agit d'une manifestation annuelle d'une grande importance qui met les réalisations des femmes à l'honneur, joue un rôle de sensibilisation et incite au changement en saluant et en célébrant publiquement des accomplissements majeurs.
- .2 **Troisième l'enquête sur les femmes dans le secteur maritime réalisée par l'OMI et WISTA International** : cette enquête, qui vise à recueillir et à analyser des données ventilées par sexe, permet d'orienter les politiques, de suivre les progrès accomplis et de mettre en lumière les sphères du secteur où les femmes sont représentées, ou, le cas échéant, dont elles sont absentes.

Résultat 2: Formation – Développer et promouvoir les possibilités de formation pour les femmes

215 L'accès à la formation est essentiel pour ce qui est de garantir la pleine participation des femmes au secteur maritime. En faisant en sorte que davantage de femmes originaires de régions en développement se voient octroyer des bourses d'études et participent à des formations avancées, on contribue à combler le fossé qui sépare les femmes et les hommes dans les fonctions maritimes de haut niveau. En outre, en faisant prendre la mesure du

potentiel que représentent les femmes aux administrations nationales et aux institutions maritimes, on peut inciter ces dernières à adopter des pratiques de recrutement et de développement plus inclusives. L'organisation de programmes de renforcement des capacités qui sont à la fois inclusifs et efficaces peut permettre aux femmes d'acquérir les connaissances et les compétences nécessaires pour réussir dans un secteur traditionnellement dominé par les hommes, et ainsi constituer un vivier de professionnelles qualifiées qui pourront être le fer de lance des futures innovations maritimes.

216 Les WIMA, qui ont été établies par l'OMI, jouent un rôle essentiel dans le développement des formations régionales à l'appui de cette action. Ces associations sont essentielles pour ce qui est de créer des liens entre les femmes des pays en développement et facilitent la mise en commun de renseignements et de bonnes pratiques. Les huit WIMA régionales (AWIMA, MAMLa, NPWMP-WCA, PacWIMA, WIMA-Asie, WiMAC, WIMOWCA et WOMESA) aident également à façonner des initiatives de formation adaptées aux besoins socioculturels et professionnels particuliers des femmes de leurs régions respectives. Ce faisant, elles permettent de faire en sorte que les formations et les ateliers soient non seulement accessibles, mais aussi adaptés au contexte et percutants.

217 Au niveau mondial, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Cours de formation sur le leadership et l'avancement des femmes de l'OMI, de l'UMM et de WISTA** : ce cours, qui vise à développer les capacités et les moyens d'action des femmes appelées à occuper des postes à responsabilité au moyen d'une formation ciblée, soutient directement le renforcement du leadership des femmes dans le secteur maritime.
- .2 **Bourses d'études pour des cours techniques de courte durée à l'Université maritime mondiale (UMM)** : ces bourses offrent à des femmes de pays en développement la possibilité d'acquérir des compétences techniques avancées dans des disciplines maritimes et contribuent ainsi à combler le fossé entre les femmes et les hommes dans des domaines spécialisés du secteur.

218 Au niveau régional, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Ateliers régionaux de renforcement des capacités des WIMA** : axés sur le renforcement des capacités institutionnelles et opérationnelles des WIMA, ces ateliers visent à améliorer la capacité de ces associations à mettre en œuvre la stratégie mondiale de l'OMI pour les femmes du secteur maritime de manière efficace et durable.

Résultat 3: Reconnaissance – Prise en compte des questions de genre dans le secteur maritime

219 Pour garantir que les questions de genre sont prises en compte dans la gouvernance maritime, il faut intégrer des politiques d'égalité des sexes dans les administrations maritimes nationales et veiller à ce que les stratégies maritimes soient conformes aux objectifs mondiaux de développement durable. Cela suppose non seulement de procéder à des changements de politiques, mais aussi de mener des réformes institutionnelles pour rendre l'environnement de travail plus équitable. Si les considérations relatives au genre sont systématiquement prises en compte dans les dispositifs de gouvernance, les organisations peuvent veiller à ce que la question des droits des femmes et des perspectives qui sont offertes à celles-ci soit traitée non pas incidemment, mais comme un élément central du développement maritime.

220 La nécessité d'une telle prise en compte s'étend également aux mécanismes internes de l'Organisation, où il est essentiel d'intégrer des outils tels que les marqueurs de genre de manière effective pour garantir l'efficacité des systèmes de programmation, de suivi et d'évaluation.

221 Au niveau mondial, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Mise au point d'outils internes et externes visant à soutenir la prise en compte des questions de genre dans le secteur maritime** : le fait de créer divers outils internes et externes pour soutenir la prise en compte effective des questions de genre dans le secteur maritime permet de faire en sorte que l'égalité de sexes devienne partie intégrante des structures organisationnelles et des activités de programmation, ce qui favorise la reconnaissance institutionnelle à long terme des rôles des femmes.

222 Au niveau régional, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Ateliers sur la prise en compte des questions de genre et la diversité, l'équité et l'inclusion à l'intention des administrations maritimes** : ces ateliers fournissent aux administrations maritimes les connaissances et les outils nécessaires pour qu'elles intègrent les principes d'égalité des sexes et de diversité, d'équité et d'inclusion dans leurs politiques et leurs opérations. En favorisant une culture d'intégration, ces formations visent à créer un secteur maritime plus équitable.

THÈME 8: ACCÈS À L'ENSEIGNEMENT ET À LA FORMATION MARITIMES POUR L'ENSEMBLE DE LA COMMUNAUTÉ MARITIME MONDIALE

Considérations générales

223 L'éducation et la formation maritimes sont une pierre angulaire de la stratégie de coopération technique de l'OMI, telle qu'énoncée dans la Stratégie intitulée "Décennie pour le renforcement des capacités (2021-2030)" (résolution A.1166(32)) (axe de travail 4) et le Plan stratégique de l'Organisation pour la période de six ans allant de 2024 à 2029 (résolution A.1173(33)). En outre, elles contribuent à la réalisation d'aspects clés du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

224 Il est largement admis que les États Membres de l'OMI ne peuvent s'acquitter efficacement de leurs obligations maritimes internationales en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers sans disposer de personnel instruit et formé, et que leur aptitude à ce faire est fonction de leurs capacités et des difficultés maritimes uniques auxquelles ils font face, en particulier pour ce qui est des PEID et des PMA. Or, les PEID et les PMA doivent souvent composer avec des problèmes liés à la taille de leur administration, à leur capacité d'attirer et de conserver du personnel qualifié, à l'égalité des chances entre femmes et hommes et à l'accès à des formations maritimes spécialisées du fait de leur éloignement et d'un manque de fonds. Cela crée notamment des difficultés pour ce qui est de maintenir des politiques et des cadres institutionnels stables, sans lesquels on ne peut parvenir à un développement maritime continu.

225 Alors que la formation est une composante essentielle du programme de coopération technique de l'OMI, la question de l'accès à cette formation est l'un des plus grands défis à relever: en effet, le recours aux méthodes traditionnelles de formation en présentiel est coûteux en raison des frais associés à l'hébergement et aux déplacements des participantes et participants venant de pays éloignés et chronophage pour les fonctionnaires

des États Membres de l'OMI qui doivent s'absenter de leur administration maritime pour participer à la formation.

226 Si l'octroi de bourses permettant d'étudier dans les institutions mondiales de formation maritime de l'OMI (UMM et IMLI) et l'organisation de formations régionales et nationales visant à répondre à des besoins maritimes particuliers demeureront une composante essentielle de l'action menée par l'OMI pour réduire les obstacles entravant l'accès à l'éducation et à la formation maritimes, l'approche traditionnelle en présentiel limite inmanquablement la portée et l'efficacité de cette action dans le secteur maritime au niveau mondial. L'apprentissage à distance s'est imposé dans le monde entier comme une bonne parade à ces difficultés, et l'OMI a fait ses preuves dans ce domaine depuis le lancement de son projet pilote d'apprentissage en ligne en coopération avec l'UMM en 2020.

227 L'approche à long terme de l'OMI consiste donc à transformer son modèle de formation au niveau mondial en développant l'apprentissage en ligne, ce qui rendra la formation plus efficace et élargira l'accès à une éducation et à une formation maritimes de haute qualité pour les États Membres, quelles que soient leur situation géographique ou leurs contraintes financières. L'OMI s'appuiera sur les capacités de l'UMM et de l'IMLI en matière d'apprentissage à distance, ainsi que sur la plateforme utilisée dans le cadre de son système de gestion de l'apprentissage (LMS), qui s'est développée avec succès au cours des dernières années. Son action en matière d'apprentissage en ligne sera influencée par les résultats des travaux du Comité relatifs à l'élaboration d'un plan de mise en œuvre de l'apprentissage électronique de l'Organisation, comme convenu lors du TC 74 (TC 74/16, paragraphe 6.41), une fois que ceux-ci auront été achevés.

228 Dans le cadre du présent thème, l'OMI poursuivra également sa collaboration avec l'UMM et l'IMLI, qui sont des partenaires essentiels aux fins de la mise en œuvre d'initiatives d'éducation et de formation maritimes aux niveaux national, régional et mondial, et continuera de s'attacher à créer des possibilités de formation égales du point de vue du genre au moyen de bourses d'études afin d'accroître le rôle des femmes dans le secteur maritime mondial et de contribuer ainsi à l'objectif de développement durable n° 5 associé au Programme 2030.

Priorités de l'OMI pour 2026-2027

Résultat 1: Réduire les obstacles qui empêchent les États Membres de l'OMI, en particulier les PEID et les PMA, d'accéder aux possibilités de formation maritime spécialisée, notamment les obstacles liés à l'accès aux services financiers, à la participation physique, au genre et à la langue.

229 L'OMI finance des possibilités permettant d'accéder à des formations maritimes spécialisées dans le cadre de tous les autres thèmes de coopération technique, mais ici, il est avant tout question de réduire la charge financière qui pèse sur les États Membres pour ce qui est de former leurs fonctionnaires à l'UMM et à l'IMLI, ainsi qu'au Siège de l'Organisation à travers le programme d'administrateurs et administratrices auxiliaires, en particulier pour les pays en développement, notamment les PEID et des PMA, afin de leur permettre de disposer d'un personnel qualifié et expérimenté dans leurs administrations maritimes nationales de façon qu'ils puissent s'acquitter de leurs obligations internationales en tant qu'États du pavillon, États du port et États côtiers. Cela inclut un dispositif conçu pour offrir aux femmes du secteur maritime des formations leur permettant d'améliorer leurs perspectives de carrière, ce dont elles ne pourraient peut-être pas bénéficier autrement.

230 Au niveau mondial, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Financement de bourses d'études pour l'UMM et l'IMLI** : dans le cadre du programme, on financera des bourses d'études pour l'UMM et l'IMLI, en accordant la priorité aux candidates et candidats des PEID et des PMA et en veillant à ce qu'au moins 50 % des personnes retenues soient des femmes, si les candidatures reçues le permettent, afin de doter les fonctionnaires des États Membres de l'OMI de qualifications maritimes spécialisées.
- .2 **Financement des coûts de soutien associés au programme d'administrateurs et administratrices auxiliaires** : dans le cadre du programme, on financera les coûts de soutien annuels liés au recrutement des administrateurs et administratrices auxiliaires, facilitant ainsi l'acquisition par des fonctionnaires des États Membres de l'OMI d'une expérience maritime qu'ils pourront mettre en application au sein de leur administration maritime afin d'améliorer la capacité globale de la main-d'œuvre dont celle-ci dispose.

231 Aux niveaux régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Soutien aux institutions de formation régionales et nationales par l'intermédiaire de l'UMM et de l'IMLI** : l'objectif est de développer la capacité de ces institutions s'agissant de répondre à la demande locale en matière de formation maritime, y compris en fournissant des conseils et un soutien aux fins de la création de programmes et de cours maritimes dans les cursus régionaux et nationaux de formation maritime.

Résultat 2: Accroître l'efficacité de la mise en œuvre de la formation, en particulier afin de réduire les coûts de la formation en présentiel, tout en améliorant les résultats de l'apprentissage et en élargissant l'accès pour atteindre un public plus vaste dans l'ensemble du secteur maritime

232 L'OMI entend atteindre ce résultat en élargissant son offre de cours d'apprentissage et de formations en ligne destinée aux États Membres, en collaboration avec l'UMM et l'IMLI, afin de mettre à la disposition du secteur maritime une solution de formation évolutive, inclusive et économique. Il est possible de soutenir le développement professionnel en mettant à disposition des parcours d'apprentissage en ligne spécialisés pour différents rôles (responsables de la réglementation, gens de mer, etc.), ce qui favorise la constitution d'une main-d'œuvre maritime compétente et formée à l'international. Cette approche modulaire permettra aux apprenantes et aux apprenants de progresser à leur propre rythme et de se concentrer sur des compétences professionnelles précises liées à leur travail quotidien.

233 Dans le cadre des activités de renforcement des capacités, l'accent sera également mis sur le développement d'un modèle d'apprentissage mixte dans lequel les cours d'apprentissage en ligne, lorsqu'ils existent, deviendront un prérequis à la formation en personne, l'objectif étant d'optimiser les résultats de l'apprentissage en permettant aux participantes et participants d'acquérir des connaissances fondamentales sur un sujet avant de participer à des sessions plus spécialisées et plus pratiques.

234 L'OMI a commencé à développer son offre de cours d'apprentissage et de formations en ligne destinée aux États Membres en 2020 dans le cadre d'un projet pilote mené avec

l'UMM. En 2024, 11 cours d'apprentissage en ligne⁶ avaient été élaborés, et quatre cours étaient en cours de production en avril 2025 (Protocole de Londres, Annexe V de MARPOL (programme OceanLitter), traduction du Code ISM de l'espagnol vers le français et l'anglais, et traduction du cours sur le Programme d'audit des États Membres de l'OMI de l'anglais vers l'espagnol). Tous ces projets devraient être achevés au cours de l'année 2025. Trois cours ont également été approuvés par le Comité dans le cadre du PICT pour la période biennale 2024-2025 (TC 73/3(b)), à savoir des cours sur l'Annexe II de MARPOL et sur les PSSA et la révision d'un module dans le cours d'apprentissage en ligne existant sur l'encrassement biologique en mer.

235 En attendant la finalisation des travaux du Comité relatifs à l'élaboration d'un plan de mise en œuvre de l'apprentissage en ligne pour l'OMI, tel que décidé lors du TC 74 (TC 74/16, paragraphe 6.41), qui prendra la forme de critères convenus aux fins de l'établissement des priorités pour les cours à élaborer à l'avenir, il est possible de poursuivre un certain nombre d'initiatives en parallèle dans le cadre du PICT pour donner corps à la vision tendant à faire de l'apprentissage électronique un pilier central du programme de coopération technique de l'OMI.

236 Cette approche, axée sur la préparation, le renforcement des capacités et le soutien, vise à faire preuve d'adaptabilité et à faire en sorte que tout le travail préparatoire nécessaire ait été effectué aux fins du déploiement du plan de mise en œuvre de l'apprentissage en ligne de l'OMI. Elle permet de garantir qu'une fois le plan finalisé, le Secrétariat pourra agir rapidement et efficacement pour mettre en œuvre un programme d'apprentissage en ligne de grande envergure conforme aux objectifs généraux de l'OMI en matière de développement des capacités.

237 Au niveau mondial, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Développement complet et modification des cours d'apprentissage en ligne existants** : il s'agit de poursuivre le développement des trois cours susmentionnés qui ont été approuvés par le Comité dans le cadre du PICT pour l'exercice 2024-2025, s'ils ne sont pas achevés d'ici la fin de l'année 2025. Il se peut également qu'il faille mettre à jour des cours existants en raison de l'évolution constante des contenus, qui se poursuivra.
- .2 **Traduction de cours d'apprentissage en ligne existants** : afin de soutenir le programme de l'OMI en matière de multilinguisme et d'améliorer l'accessibilité et l'inclusivité de la formation maritime, on pourra continuer de traduire les cours existants dans les trois langues de travail de l'OMI (anglais, espagnol et français).
- .3 **Analyse aux fins de la création de nouveaux cours fondamentaux** : il s'agit d'analyser les audits réalisés dans le cadre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI (et d'autres données) afin de recenser les points cruciaux et récurrents qui pourraient faire l'objet d'un apprentissage en ligne, en se concentrant sur des sujets fondamentaux qui intéressent la communauté maritime, et de commencer à mettre au point de nouveaux cours sur des questions qui se sont dégagées de façon prononcée lors de l'analyse.

⁶ <https://lms.imo.org/moodle310/>.

- .4 **Renforcer les capacités et les infrastructures internes aux fins de la mise en œuvre de l'apprentissage en ligne** : pour s'assurer que l'OMI dispose de capacités internes et d'une infrastructure suffisantes pour accroître son offre de formation en ligne, il faut mener des recherches et des analyses et prendre des dispositions préparatoires d'ordre technique concernant les capacités informatiques de façon à préparer le système de gestion de l'apprentissage (LMS) de l'Organisation pour les évolutions à venir. On pourra notamment procéder à une évaluation des capacités internes, des besoins en ressources et des solutions informatiques pour s'assurer que le Secrétariat est en mesure de déployer le plan de mise en œuvre une fois que celui-ci sera finalisé.
- .5 **Réflexion concernant les possibilités en matière de partenariat et de mobilisation des ressources** : il s'agit d'analyser des modèles de financement (contributions des États Membres, partenariats avec des donateurs, collaborations avec le secteur privé, etc.) pour déterminer lesquels sont durables, en veillant à ce que les ressources soient disponibles de manière continue pour appuyer le déploiement du plan de mise en œuvre de l'apprentissage en ligne une fois que celui-ci sera finalisé, y compris la maintenance du système de gestion de l'apprentissage, la mise à jour des cours et le développement de nouveaux contenus.
- .6 **Réflexion concernant les options de suivi et d'évaluation pour l'apprentissage en ligne** : il s'agit notamment d'analyser les coûts des cours à ce jour afin d'établir des normes pour le développement de futurs cours et d'optimiser les ressources; d'élaborer des indicateurs de performance clés préliminaires et des outils d'évaluation aux fins du suivi des performances qui pourraient permettre d'évaluer le succès de la formation en ligne selon des critères tels que le recours à la formation en ligne, les taux d'achèvement des formations, la satisfaction des utilisateurs, la participation et l'utilisation efficace des ressources; et d'évaluer les cours pour examiner les progrès réalisés dans le cadre du programme et aider l'OMI à s'adapter à l'évolution de la réglementation maritime et aux nouvelles demandes de formation au fil du temps.

Résultat 3: Faire des institutions mondiales de formation maritime de l'OMI (UMM et IMLI) des partenaires clés dans la mise en œuvre de formations maritimes destinées aux États Membres de l'OMI et dans l'appui au mandat principal de l'OMI

238 Les institutions de formation maritime mondiales de l'OMI que sont l'UMM et l'IMLI sont des partenaires clés dans la mise en œuvre du programme global de coopération technique de l'Organisation : elles jouent un rôle essentiel pour ce qui est de dispenser des enseignements maritimes spécialisés et une formation juridique conformes aux normes et priorités de l'OMI. Le fait de renforcer la collaboration avec ces deux entités pourrait être particulièrement bénéfique s'agissant d'appuyer plus avant le programme de coopération technique de l'OMI. À condition que l'UMM et l'IMLI aient les capacités nécessaires pour mener de telles initiatives, cette collaboration renforcée pourrait inclure l'organisation d'ateliers et de séminaires dispensés par l'OMI, la conception conjointe de programmes de formation sur mesure, la participation active à l'élaboration de cours d'apprentissage en ligne et une réflexion sur la possibilité d'une plateforme d'apprentissage en ligne conjointe. Un tel renforcement de la collaboration affermirait les liens institutionnels et consoliderait le réseau mondial de connaissances et d'expertise maritimes, et, de ce fait, favoriserait la mise au point de cadres de politique générale et de gouvernance solides dans le domaine maritime, tant au niveau national que mondial.

239 L'objectif est de mettre en place des dispositifs de conseil et de soutien à l'UMM et à l'IMLI afin de garantir que ces deux institutions disposent des capacités techniques, financières et institutionnelles nécessaires pour renforcer leur action en tant que principaux partenaires de mise en œuvre du programme de coopération technique de l'OMI et pour les aider à remplir leur rôle clé dans la fourniture de formations maritimes aux États Membres de l'OMI.

240 Au niveau mondial, l'OMI prêtera l'appui suivant :

- .1 **Organisation de conférences, de séminaires et d'ateliers à l'UMM et à l'IMLI** : le personnel de l'OMI donnera des conférences aux étudiantes et étudiants de l'UMM et de l'IMLI, grâce auxquelles ils transmettront leurs connaissances spécialisées et contribueront au développement des capacités maritimes dans les divers États Membres de l'OMI.
- .2 **Participation à des réunions de gouvernance** : le personnel de l'OMI participera activement à des réunions de gouvernance, des conférences et des forums maritimes ainsi qu'aux cérémonies de remise de diplômes dans les deux institutions de façon à garantir la cohérence du positionnement stratégique et la complémentarité des compétences entre l'UMM, l'IMLI et l'OMI.

THÈME 9 : AMÉLIORER LE RESPECT DES NORMES MARITIMES INTERNATIONALES AU MOYEN DU PROGRAMME D'AUDIT DES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI

Considérations générales

241 Le Programme d'audit des États Membres de l'OMI est une initiative d'une importance capitale qui vise à améliorer et à normaliser le respect des réglementations maritimes internationales dans les États Membres de l'Organisation. Depuis sa création, le Programme joue un rôle essentiel dans le secteur maritime mondial en permettant de veiller à ce que tous les États Membres soient dotés de normes uniformes, telles que définies dans le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III) et les instruments obligatoires pertinents de l'OMI, et les fassent appliquer. Le Code III, dans lequel sont détaillés les normes et les protocoles que les États Membres sont tenus de respecter au titre de leur engagement en faveur de la sécurité maritime, de la protection de l'environnement et de l'application de la réglementation, sert d'assise au Programme d'audit.

242 Le Programme d'audit est devenu obligatoire en janvier 2016, ce qui a marqué une étape importante dans la mission de l'OMI visant à harmoniser les pratiques maritimes à l'échelle mondiale. Les audits réalisés dans le cadre du Programme visent à évaluer la mise en œuvre et l'application des réglementations de l'OMI par les États Membres, notamment des conventions telles que la Convention SOLAS, MARPOL et la Convention STCW, qui sont au cœur des opérations maritimes mondiales. Ils permettent d'évaluer de multiples aspects de l'administration maritime d'un pays, en particulier les cadres juridiques, les protocoles de sécurité, les mesures de prévention de la pollution et le contrôle de l'application des instruments obligatoires qui garantissent la sécurité maritime et la bonne intendance de l'environnement.

243 Même si d'importants progrès ont été réalisés au cours du premier cycle d'audit, des difficultés persistent. De nombreux États Membres ont dû composer avec des contraintes en matière de ressources, un accès limité à la formation et un manque de connaissances spécialisées nécessaires à une mise en conformité totale. Dans certains cas, ces limitations

ont également entravé leur capacité à donner suite aux constatations issues des audits, ce qui a compromis leur capacité à respecter les normes de l'OMI de manière cohérente.

244 Le Programme d'audit est sous-tendu par le principe directeur de l'amélioration continue. Au moyen d'audits complets, il permet de recenser à la fois les points forts des États Membres et les domaines à améliorer, y compris en ce qui concerne les cadres réglementaires. Les enseignements tirés de ces audits permettent aux États Membres d'élaborer des mesures correctives ciblées, de remédier au non-respect des dispositions et de mettre en œuvre des mesures de renforcement des capacités qui contribuent directement à l'amélioration de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement.

245 En outre, d'après l'analyse des six rapports récapitulatifs des synthèses d'audit établis au titre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI (III 10/INF.6), il a été déterminé qu'il fallait apporter une assistance supplémentaire aux États Membres dans deux domaines principaux dans lesquels des conclusions/constatations avaient été formulées de manière récurrente s'agissant de l'efficacité de l'application et du contrôle du respect des instruments obligatoires de l'OMI pertinents couvert par le Programme d'audit et le Code III, qui constituait la norme d'audit. L'application et le contrôle du respect (État du pavillon, État du port et État côtier) des instruments obligatoires de l'OMI figuraient parmi les domaines recensés de façon récurrente, parallèlement aux recommandations visant à aider les États Membres à mettre en place et à appliquer des politiques en promulguant et faisant appliquer une législation interne, des directives et des instructions dans les trois domaines d'activités (celles de l'État du pavillon, de l'État côtier et de l'État du port) (III 10/18, annexe 4, appendices 1, 2 et 4; et annexe au document TC 75/8/1). Étant donné que le soutien relatif à l'application des conventions pertinentes sera fourni dans le cadre des thèmes portant sur la sécurité et la protection de l'environnement, le présent programme vise à soutenir la mise en œuvre des mesures correctives portant sur les éléments de base des processus d'administration maritime tels qu'énoncés dans le Code III (approche systémique).

246 Le renforcement des capacités fait également partie intégrante du Programme d'audit des États Membres de l'OMI. Ce dernier ne consiste pas uniquement à évaluer le respect des dispositions, il vise également à donner aux États Membres les moyens d'agir en leur offrant une assistance technique visant à renforcer leurs capacités internes. Cette assistance est multiforme et comprend un cours d'apprentissage en ligne pour les auditeurs et auditrices; une formation en personne pour les auditeurs et auditrices; une formation mixte où l'apprentissage en ligne est suivi d'une formation en personne plus ciblée; une formation centralisée pour les cheffes et chefs d'équipe d'audit dispensée périodiquement au Siège de l'OMI; des ateliers pour les administrations maritimes; et la participation d'observateurs et observatrices/auditeurs et auditrices des États Membres à des audits. Ces initiatives visent à renforcer les compétences administratives et opérationnelles essentielles pour garantir le respect continu des normes de l'OMI. Le Programme d'audit crée un cadre structuré pour la formation et le renforcement des capacités et, ce faisant, favorise la résilience des administrations maritimes, auxquelles il donne les moyens de mener des audits internes de manière indépendante, de donner suite aux constatations issues des audits et d'adopter des mesures correctives. Un accent particulier est mis sur l'amélioration de la diversité de genre au sein du personnel d'audit du Programme. Eu égard à la sous-représentation des femmes dans la liste d'aptitude servant à la constitution de ce personnel, on s'attachera, dans le cadre du présent programme thématique, à offrir davantage de possibilités aux femmes auditrices, et ainsi à promouvoir la parité des sexes et à favoriser l'inclusion dans le secteur, conformément à l'objectif de développement durable n° 5 relatif à l'égalité des sexes.

247 L'allocation des ressources du Fonds TC pour la période biennale 2026-2027 tient compte du projet connexe existant, intitulé SMART-C Leaders (TC 75/4, paragraphe 22; TC 75/3(a), paragraphe 125) qui vise à renforcer les capacités de deux PEID du Pacifique

pour que ceux-ci soient mieux à même de mettre en œuvre les conventions de l'OMI. Ce projet, qui a débuté en 2023 et devrait s'achever en 2027, vise spécifiquement à renforcer les compétences en matière d'inspection des navires, de contrôle par l'État du port et de mise en œuvre par l'État du pavillon et à aider les pays à exécuter leurs plans de mesures correctives faisant suite aux audits réalisés dans le cadre du Programme d'audit.

Priorités de l'OMI pour 2026-2027

Résultat 1: Maintenir un vivier d'auditrices et d'auditeurs compétents et aux profils variés afin d'exécuter les activités prévues dans le calendrier du Programme d'audit des États Membres de l'OMI pour l'ensemble des régions

248 Le présent résultat vise à former des auditeurs et auditrices et des cheffes et chefs d'équipe d'audit dans le cadre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI pour faire en sorte qu'il existe suffisamment de personnes formées pour mettre en œuvre les activités prévues dans le calendrier du Programme. L'accent sera mis sur la diversité dans les équipes d'audit, ce qui devrait permettre d'améliorer les résultats des audits du fait de la multiplicité des points de vue et des connaissances spécialisées.

249 En dotant les participantes et participants des compétences nécessaires pour mener des audits efficaces, cette activité contribue directement à améliorer le degré de préparation de multiples États Membres en matière d'audit, ainsi qu'à garantir un afflux régulier d'auditrices et d'auditeurs formés susceptibles d'être désignés par les États Membres dont ils sont ressortissants aux fins de leur inscription sur la liste de réserve de l'OMI relative au Programme d'audit et d'être détachés pour les audits d'autres États Membres.

250 Au niveau mondial, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Cours d'apprentissage en ligne relatif au Programme d'audit des États Membres de l'OMI** : il s'agit de poursuivre le développement et la maintenance du cours d'apprentissage en ligne relatif au Programme d'audit et de le rendre obligatoire dans toutes les formations destinées aux auditrices et auditeurs de façon à effectivement réduire le temps et le coût de ces formations (efficience) et à améliorer les résultats de l'apprentissage (efficacité) en recourant à un modèle mixte de prestation des services de formation. Le cours sera notamment traduit dans les langues officielles de l'OMI, à l'appui des priorités en matière de multilinguisme.
- .2 **Cours de formation centralisé en lien avec le Programme d'audit des États Membres de l'OMI à l'intention des cheffes et chefs d'équipe d'audit** : il s'agit de tenir à jour et de développer le cours de formation centralisé destiné aux cheffes et chefs d'équipe d'audit afin de garantir l'existence d'un vivier constant d'auditrices et auditeurs principaux compétents aux fins de la mise en œuvre des activités du calendrier du Programme d'audit à l'échelle mondiale. Ce cours vise à renforcer la capacité de direction des auditrices et auditeurs susceptibles d'être appelés à diriger une équipe en les dotant des compétences nécessaires pour gérer efficacement des équipes d'audit, appliquer des méthodologies d'audit harmonisées et produire des résultats d'audit qui répondent aux critères établis en matière de qualité et de cohérence, conformément au document-cadre et aux procédures pour le Programme d'audit des États Membres de l'OMI. En outre, cette formation favorise la collaboration et la mise en commun de bonnes pratiques entre les cheffes et chefs d'équipe, ce qui contribue à renforcer le niveau de préparation en

matière d'audit et la cohérence de l'exécution du Programme et à faire en sorte qu'il existe une communauté pérenne et diversifiée d'auditrices et auditeurs principaux compétents disponibles dans toutes les régions.

251 Au niveau régional, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Cours de formation régionaux pour les auditeurs et auditrices** : ce cours fondé sur l'apprentissage mixte est destiné à élargir le vivier mondial d'auditeurs et d'auditrices et à dispenser à ceux-ci des connaissances fondamentales sur les prescriptions, les procédures et les meilleures pratiques liées aux audits menés dans le cadre de l'OMI.
- .2 **Cours de formation régionaux pour les auditrices** : cette formation fondée sur l'apprentissage mixte vise spécifiquement à accroître la représentation des femmes au sein du personnel d'audit et à lutter contre les disparités de genre tout en diversifiant les perspectives au sein des équipes d'audit.

Résultat 2: Développer la capacité des États Membres à participer au processus d'audit dans le cadre du Programme d'audit des États Membres de l'OMI

252 Ce résultat repose sur le principe selon lequel le fait de renforcer la capacité interne des États Membres à se préparer et à se soumettre au Programme d'audit et à mener des travaux comme suite à l'audit implique le développement de compétences et de connaissances fondamentales qui permettront d'améliorer le respect des conventions et des protocoles clés de l'OMI. L'objectif est de veiller à ce que tous les États Membres puissent disposer d'un personnel qualifié capable de contribuer au respect des normes de l'Organisation.

253 Il s'agit notamment de former les États Membres à l'élaboration de plans de mesures correctives efficaces dans le cadre des travaux à mener après les audits de façon à renforcer l'application et le contrôle du respect des normes en matière de sécurité maritime et d'environnement par ces États, ce qui est essentiel s'agissant de renforcer la sécurité et la durabilité du secteur maritime mondial.

254 Le présent résultat vise en outre à promouvoir l'apprentissage en commun et la mise en réseau des États Membres et à encourager la coopération concernant les difficultés communes en matière de mise en conformité, ce qui favorise l'adoption d'une approche régionale pour ce qui est de se préparer aux audits, de recenser les obstacles au bon déroulement de ceux-ci, de prendre des mesures effectives visant à donner suite aux constatations et observations et de répertorier les besoins connexes en matière de renforcement des capacités.

255 En outre, ce résultat aidera les États Membres à se préparer au deuxième cycle d'audit, conformément au mécanisme de surveillance continue relevant du Programme d'audit des États Membres de l'OMI, qui est en passe d'être créé. Le mécanisme comprend deux étapes : la première porte sur la hiérarchisation et le calendrier des audits, et la seconde, qui a lieu environ six mois avant l'audit, consiste en un examen technique des renseignements fournis par l'État Membre. Cet examen consiste à évaluer l'index des prescriptions à vérifier, à effectuer une analyse des lacunes sur la base de la Liste non exhaustive des obligations (dressée dans la résolution A.1187(33), sujette à révision) et à examiner les réponses données par l'État dans le cadre du questionnaire d'audit. Si besoin, on pourra mener des projets de coopération technique et des activités d'assistance ciblées pour aider les États Membres à renseigner et à soumettre les informations pertinentes (index des prescriptions à vérifier,

analyse des lacunes et questionnaire d'audit de l'État) en temps voulu et de manière exhaustive.

256 Au niveau régional, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Ateliers régionaux destinés aux administrations maritimes** : ces ateliers réunissent des fonctionnaires des administrations maritimes de plusieurs États Membres d'une même région et visent à favoriser l'apprentissage entre pairs et la mise en commun des connaissances sur les pratiques bénéfiques en matière de préparation des audits et de mise en conformité. Ils favorisent également la collaboration et l'harmonisation des pratiques dans un même contexte géographique, l'objectif étant d'appuyer la préparation aux audits, de recenser les obstacles au bon déroulement de ceux-ci, de mettre en œuvre les mesures visant à donner suite aux constatations et observations de manière effective et de déterminer quels sont les besoins connexes en matière de renforcement des capacités.

257 Au niveau national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Ateliers nationaux destinés aux administrations maritimes** : ces ateliers s'appuient sur le programme standard de formation en matière d'audit du Programme d'audit des États Membres de l'OMI et comprennent l'organisation d'activités interactives adaptées à chaque pays et la fourniture de conseils propres à la situation de chaque État en matière de respect des prescriptions. Ils portent sur les prescriptions du Code III et les meilleures pratiques aux fins de la préparation aux audits, de la planification et de la mise en œuvre des mesures correctives, et de la participation aux activités de suivi des audits. Par ailleurs, les ateliers ne se limitent pas au programme de formation standard, mais ciblent également les problèmes de mise en conformité particuliers auxquels les États Membres peuvent se heurter dans la préparation de leur prochain audit et visent à aider ces États à élaborer une feuille de route à des fins de préparation.
- .2 **Participation aux audits en qualité d'observatrice ou observateur** : il s'agit de permettre à des représentantes et représentants d'États Membres de se joindre à des équipes d'audit pour participer à des audits dans d'autres pays. Ce faisant, ces représentantes et représentants acquièrent une expérience pratique de la conduite des audits et peuvent par la suite appliquer les enseignements tirés de cette expérience aux audits internes menés par leur administration et renforcer l'application et le contrôle du respect des instruments applicables de l'OMI.
- .3 **Élaboration de plans de mesures correctives** : à la suite d'un audit, des spécialistes formés à cette fin aident les États Membres à élaborer et à soumettre leur plan de mesures correctives visant à donner suite aux constatations et observations formulées lors de l'audit, notamment pour ce qui est d'indiquer la ou les causes profondes, les mesures correctives nécessaires et la date à laquelle l'exécution du plan doit s'achever. Une assistance peut également être fournie aux fins de l'élaboration d'une méthodologie permettant de communiquer à la cheffe ou au chef de l'équipe d'audit et à l'OMI des renseignements actualisés sur l'état d'avancement de l'exécution du plan de mesures correctives.

Résultat 3 : Promouvoir au sein des États Membres une culture d'amélioration continue en matière de respect des normes internationales

258 L'OMI cherche à encourager une culture d'amélioration continue en matière de respect des normes internationales en mettant en place des dispositifs de contrôle et en procédant à des analyses et à un suivi continu avec les États Membres après l'audit afin de garantir que leurs progrès initiaux sont préservés et que leur cadre réglementaire global continue de se renforcer au fil du temps.

259 Cela implique d'aider les États Membres à exécuter le plan de mesures correctives qu'ils ont adopté après l'audit. En outre, l'OMI veille à ce que les États Membres disposent des ressources et de la fonction de contrôle nécessaires pour appliquer les mesures correctives de manière efficace et dans les délais impartis.

260 Au niveau mondial, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Recherche et analyse en lien avec les données d'audit** : le fait d'analyser de manière régulière les résultats et les tendances se dégageant des audits des différents États Membres aide l'OMI à recenser les domaines récurrents de non-conformité et oriente l'élaboration des futurs contenus et ateliers de formation. Cette approche axée sur les données permet une amélioration continue de la conception comme de la mise en œuvre des activités de renforcement des capacités.

261 Aux niveaux régional et national, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Assistance après l'audit aux fins de l'exécution du plan de mesures correctives** : des spécialistes formés à cette fin travaillent directement avec les États Membres pour les soutenir dans l'exécution du plan de mesures correctives convenu, notamment en examinant le plan, en leur fournissant des conseils sur la manière d'appliquer les mesures et en les aidant à remédier aux faiblesses systémiques ou institutionnelles susceptibles d'entraver les efforts de mise en œuvre.

THÈME 10: SENSIBILISATION À LA COOPÉRATION TECHNIQUE : PROMOUVOIR LE SECTEUR MARITIME ET ATTEINDRE LES OBJECTIFS MONDIAUX AU MOYEN DE PARTENARIATS

Considérations générales

262 En septembre 2015, les 193 États Membres de l'Organisation des Nations Unies ont adopté à l'unanimité le Programme de développement durable à l'horizon 2030, comprenant 17 objectifs de développement durable et 169 cibles associées qui mettent en lumière la nécessité de prendre en compte simultanément les aspects sociaux, économiques et environnementaux du développement durable. Le système des Nations Unies est fermement résolu à réaliser le Programme 2030 en combinant l'expertise et les forces de chaque entité qui le compose et à garantir une cohérence universelle. Le renforcement de la collaboration vise à éliminer les doubles emplois et la fragmentation au sein de ce système. Le Programme 2030 est soutenu par d'autres stratégies des Nations Unies, telles que la coopération Sud-Sud, ainsi que par de nombreuses autres initiatives tournées vers l'avenir, notamment des programmes régionaux tels que la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050.

263 En tant qu'institution spécialisée et partie intégrante du système des Nations Unies, l'OMI a un rôle important à jouer dans la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030, notamment pour ce qui est d'appuyer la contribution des États Membres à la réalisation des objectifs de développement durable, en particulier les PEID et les PMA. Le monde entier dépend des transports maritimes internationaux et bénéficie de leur bon fonctionnement, qui permet le transport fiable, efficace et économique de denrées alimentaires, de produits de base, de matières premières, d'énergie et de biens de consommation aux quatre coins de la planète. Ces transports sont essentiels au fonctionnement du commerce mondial, qui sous-tend le développement durable dans le monde entier, en ce qu'ils constituent un moyen fiable et peu coûteux de transporter des marchandises à l'échelle planétaire, et, de ce fait, facilitent le commerce et contribuent à la prospérité des nations et des peuples.

264 Il est donc important que le secteur maritime conserve une place de choix sur la scène internationale afin que les transports maritimes durables soient reconnus comme un élément transversal contribuant à la réalisation du Programme 2030. La promotion du secteur maritime implique le soutien au développement des secteurs portuaire et maritime, la promotion de la navigation en tant que perspective d'emploi viable pour les jeunes hommes comme pour les jeunes femmes et la facilitation du commerce maritime inter et intrarégional visant à encourager la fabrication et l'exportation de produits finis plutôt que de simples matières premières, ce qui présente l'avantage d'accroître les perspectives d'emploi durable pour les populations à terre. En fin de compte, en renforçant l'efficacité des transports maritimes et en faisant en sorte que ceux-ci travaillent en partenariat avec un secteur portuaire soutenu par les gouvernements, on contribuera grandement à la stabilité et au développement durable mondiaux, au bénéfice de tous les peuples.

265 L'engagement de l'OMI se concrétise par la mise en œuvre de la Stratégie intitulée "Décennie pour le renforcement des capacités (2021-2030)" (la Stratégie) (résolution A.1166(32)), qui vise notamment à aider les États Membres à réaliser les aspects maritimes du Programme 2030 et des objectifs de développement durable en mettant l'accent sur le soutien à l'élaboration et à l'exécution de politiques et de stratégies maritimes nationales solides reposant sur l'exploitation du plein potentiel des économies maritimes. À cet égard, il existe notamment deux documents d'orientation importants, intitulés "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)) et "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)).

266 La Stratégie définit plusieurs cibles ambitieuses, qui ne pourront être atteintes qu'au moyen de partenariats et d'une mobilisation des ressources efficaces. Au titre de la sensibilisation, dans le cadre du présent programme thématique, on s'appliquera à soutenir la mise en œuvre des modalités révisées de financement et de partenariat permettant d'assurer l'efficacité et la pérennité du Programme intégré de coopération technique (résolution A.1167(32)) et la stratégie de mobilisation des ressources à long terme (TC 69/4(a)) pour parvenir à exécuter le programme global de coopération technique de l'OMI.

Priorités de l'OMI pour 2026-2027

Résultat 1: Promouvoir le secteur maritime afin de faire en sorte que les questions maritimes mondiales demeurent une priorité élevée dans les programmes mondiaux de développement

267 Le présent résultat vise à améliorer la visibilité du secteur maritime dans les discussions sur le développement mondial et à garantir que les priorités maritimes restent au

premier plan des programmes stratégiques internationaux. La promotion de l'économie bleue durable et le rôle crucial des instruments de l'OMI dans la réalisation des objectifs mondiaux en matière de durabilité sont au cœur de cet effort. En plaidant pour l'adoption, la mise en œuvre et le respect de ces instruments, l'OMI contribue à faire progresser les aspects maritimes du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

268 En outre, pour promouvoir la contribution du secteur en lien avec diverses questions mondiales, il faut des stratégies de communication novatrices et attrayantes. Le présent résultat vise à améliorer l'image globale du secteur maritime au moyen de manifestations, de campagnes et de renseignements en temps réel qui trouvent un écho auprès des parties prenantes mondiales.

269 Aux niveaux mondial, régional et national, l'OMI mènera notamment les initiatives suivantes:

- .1 **Promotion du développement maritime et de l'économie bleue durable :** cette promotion passera par des campagnes mondiales, des discussions dans les forums des Nations Unies et des actions de sensibilisation stratégiques soulignant l'importance des instruments de l'OMI pour la réalisation des objectifs de développement durable.
- .2 **Sensibilisation à l'aide de renseignements en temps réel et d'un appui aux campagnes de l'OMI :** il s'agit d'utiliser des outils et des méthodes du domaine des relations publiques pour mettre en évidence le travail de renforcement des capacités de l'OMI et favoriser la connaissance des questions maritimes essentielles au moyen de manifestations, telles que la Journée des gens de mer, conçue pour mettre en valeur les carrières maritimes et attirer les jeunes dans le secteur.
- .3 **Tableau de bord numérique consacré à la coopération technique :** il s'agit de développer et de tenir à jour une plateforme interactive et conviviale, accessible aux États Membres de l'OMI, aux donateurs et aux parties prenantes, pour fournir des renseignements en temps réel sur l'avancement et l'impact des projets de coopération technique de l'OMI dans le monde entier.
- .4 **Élaboration de contenus de communication et de sensibilisation:** il s'agit par exemple de rapports annuels sur l'impact des activités de coopération technique, dans lesquels sont présentés des infographies, des études de cas et les éléments clés des projets; de récits de terrain mettant en évidence les résultats tangibles des initiatives de coopération technique afin d'en accroître la visibilité et la crédibilité; de supports promotionnels, tels que des brochures, de bannières et de présentations en lien avec des manifestations organisées par l'OMI, telles que des expositions pendant les réunions du Comité TC et des donateurs; et de l'élaboration de supports présentant les possibilités s'agissant de soutenir les initiatives de coopération technique et visant à soutenir la mobilisation du secteur privé.
- .5 **Représentation de l'OMI dans les processus du système des Nations Unies :** l'objectif est de veiller à ce que les questions maritimes soient prises en compte dans les programmes mondiaux de développement et d'action climatique.

- .6 **Mise en récit en ligne et utilisation des médias sociaux** : il s'agit de mettre les réussites en lumière et d'illustrer le travail des gens de mer, des professionnelles et professionnels du secteur maritime et des communautés côtières, tout en sensibilisant le public aux contributions des femmes et des jeunes dans le secteur maritime.

Résultat 2: Promouvoir des partenariats en vue de recenser les besoins en matière de renforcement des capacités et de mobiliser des ressources

270 Pour répondre aux besoins complexes et divers des États Membres de l'OMI, il faut des partenariats solides et une mobilisation coordonnée des ressources. Ce résultat vise à créer des alliances stratégiques entre les gouvernements, les partenaires de développement, le secteur privé et la société civile afin d'évaluer les besoins en temps réel, de mobiliser des ressources et de soutenir le développement durable dans le secteur maritime. Les cadres de partenariat efficaces garantissent que les initiatives de renforcement des capacités sont ajustées à la demande, culturellement pertinentes et peuvent être élargies dans les différentes régions. En promouvant ces partenariats, l'OMI renforce sa capacité à répondre de manière flexible et durable aux besoins des États Membres, ce qui contribue à rendre les opérations maritimes plus sûres, plus efficaces et plus respectueuses de l'environnement dans le monde entier.

271 Aux niveaux mondial, régional et national, l'OMI mènera notamment les initiatives suivantes:

- .1 **Renforcement des partenariats de coopération technique** : l'objectif est d'améliorer les évaluations en cours et de faire en sorte que les ressources disponibles permettent de répondre aux besoins des États Membres de manière continue;
- .2 **Forums régionaux d'évaluation des besoins maritimes** : il s'agit de permettre aux États Membres et aux partenaires d'élaborer conjointement des plans d'action et de recenser les domaines prioritaires en matière de renforcement des capacités;
- .3 **Développement d'un portail mondial consacré aux partenariats maritimes**: l'objectif est de faciliter la coordination, de promouvoir les possibilités de partenariat et de permettre le suivi des progrès accomplis dans différentes initiatives;
- .4 **Préparation de propositions de projets à l'appui des efforts de mobilisation des ressources** : il s'agit de promouvoir la transparence et d'attirer de nouvelles sources de financement pour le développement maritime de façon à répondre aux besoins et aux priorités des États Membres; et
- .5 **Mobilisation du secteur privé et du milieu universitaire** : il s'agit d'associer le secteur privé et le milieu universitaire à la conception et à l'exécution des projets de renforcement des capacités en tirant parti des innovations et des technologies émergentes.

Résultat 3: Appuyer la mise en œuvre de la Stratégie intitulée "Décennie pour le renforcement des capacités (2021-2030)", y compris le suivi et l'évaluation du cadre stratégique de la coopération technique

272 La Stratégie intitulée "Décennie pour le renforcement des capacités (2021-2030)" (résolution A.1166(32)) est un cadre global visant à renforcer la portée et la cohérence des activités de coopération technique de l'OMI. L'axe de travail 1 de la Stratégie est intitulé "Réformer et rationaliser l'organisation interne de l'OMI en ce qui concerne la fourniture d'assistance technique", et vise à améliorer les fonctions internes du Secrétariat afin que l'action de coopération technique soit coordonnée de la manière la plus efficace possible.

273 Le présent résultat est conçu pour faciliter ces améliorations institutionnelles pour ce qui est de la qualité, de la coordination, du suivi, de l'évaluation et de l'exécution des activités de renforcement des capacités. Il permet d'appuyer le changement systémique à long terme en veillant à ce que les programmes de formation, les initiatives de transfert de connaissances et les mécanismes de soutien de l'OMI soient conformes aux priorités stratégiques et s'adaptent aux nouveaux défis à relever. L'accent y est notamment mis sur la solidité de la planification, la transparence des renseignements communiqués, la normalisation des outils et la coopération régionale au service de l'apprentissage continu, de l'innovation et du progrès.

274 Aux niveaux mondial, régional et national, l'OMI mènera notamment les initiatives suivantes:

- .1 **Mise en œuvre des conclusions de l'évaluation des incidences des activités de coopération technique** : conformément aux Règles de fonctionnement révisées du Fonds de coopération technique (TC.1/Circ.76), l'OMI effectue une évaluation des incidences tous les quatre ans, et le présent programme visera à soutenir la mise en œuvre des recommandations découlant de cette évaluation;
- .2 **Examen et actualisation des procédures internes en matière de coopération technique** : comme suite aux recommandations issues des précédentes évaluations des incidences et à la restructuration de la Division de la coopération technique et de l'application des instruments, il est nécessaire de mettre à jour le manuel de procédures internes en matière de coopération technique à des fins de coordination interne au sein du Secrétariat.
- .3 **Ateliers annuels internes de suivi et d'examen des retours d'expérience** : ces ateliers visent à évaluer l'avancement des divers programmes, à mettre en commun les retours d'expérience et à ajuster la programmation en fonction des données factuelles et des retours d'information recueillis;
- .4 **Création d'un centre mondial de connaissances sur le renforcement des capacités** : il s'agit d'offrir un accès libre à des ressources, des boîtes à outils et des études de cas pour aider les États Membres et les parties prenantes.
- .5 **Mise en œuvre de programmes d'échange entre pairs et de mentorat** : ces programmes permettent aux pays dotés de systèmes maritimes expérimentés de soutenir ceux qui doivent composer avec des besoins émergents.

THÈME 11: PROGRAMME DE PRÉSENCE RÉGIONALE DE L'OMI : COLLABORATION ENTRE L'OMI ET LES ÉTATS MEMBRES ET FOURNITURE D'UNE ASSISTANCE LOCALE

Considérations générales

275 Il est essentiel pour l'OMI de travailler avec les États Membres au niveau local pour s'assurer que ses instruments sont mis en œuvre de manière effective, et, à terme, sont appliqués de manière universelle et uniforme. En faisant en sorte que la collaboration et la communication soient plus étroites à l'échelle régionale, l'OMI peut mieux comprendre les défis, les capacités et les priorités propres aux différents pays et régions et s'y adapter. Cette action locale améliore la fourniture de l'assistance technique et le renforcement des capacités et favorise également l'appropriation, le respect et l'intégration des instruments de l'OMI.

276 Consciente qu'il importait de fournir un appui sur mesure en fonction des régions, l'OMI a pour la première fois agi en ce sens en 1997 en créant son Programme de présence régionale, qui demeure l'un de ses principaux dispositifs pour ce qui est d'accroître sa capacité à soutenir les États Membres de manière plus ciblée, plus réactive et plus efficace. À ce jour, le Programme comprend sept bureaux de présence régionale, qui appuient la réalisation des objectifs définis dans l'axe de travail 3 de la Stratégie intitulée "Décennie pour le renforcement des capacités (2021-2030)" (résolution A.1166(32)). Le rôle de ces bureaux est de faire le pont entre le recensement des besoins maritimes régionaux et la mise en œuvre d'initiatives de renforcement des capacités en favorisant l'autonomie institutionnelle et en faisant progresser la gouvernance maritime grâce à la mise en commun des renseignements, en renforçant les partenariats et en permettant la mise en œuvre d'initiatives de renforcement des capacités propres aux régions. Leur rôle stratégique est mis en lumière dans les documents TC 75/7 et TC 75/13 (annexe 4).

277 Chacun des sept bureaux de présence régionale, qui ont été établis à l'aide de mémorandums d'entente avec les gouvernements des pays où ils se situent, héberge une coordonnatrice régionale ou un coordinateur régional désigné qui a besoin d'un soutien financier continu provenant du Fonds de la coopération technique de l'OMI ainsi que d'un soutien en nature de la part de l'État d'accueil. Ces bureaux régionaux sont implantés comme suit :

- .1 Caraïbes: Port of Spain (Trinité-et-Tobago);
- .2 Asie de l'Est: Manille (Philippines);
- .3 Afrique orientale et australe: Nairobi (Kenya);
- .4 Moyen-Orient et Afrique du Nord - Alexandrie (Égypte) (inauguré en janvier 2025);
- .5 Îles du Pacifique: Suva (Fidji) (inauguration prévue en août 2025);
- .6 Afrique occidentale et centrale (anglophone): Accra (Ghana); et
- .7 Afrique occidentale et centrale (francophone): Abidjan (Côte d'Ivoire).

278 En outre, le Comité est déterminé à poursuivre le développement et l'expansion du Programme. À sa soixante-quatrième session (TC 74), il a décidé de procéder à un examen approfondi de la nature des bureaux de présence régionale, notamment de leur mission et de leurs capacités de mobilisation des ressources et de déploiement des moyens, ainsi que de transformer l'un des quatre bureaux existants en Afrique pour en faire un bureau

de présence régionale type, de façon à faire avancer les plans visant à examiner et à réformer le Programme et à en élargir la portée (TC 74/16, paragraphes 6.7 à 6.10). L'examen a débuté à la fin de l'année 2024 et, en fonction des résultats du rapport, il faudra vraisemblablement fournir un soutien en matière de renforcement des capacités tout au long de la période biennale 2026-2027 aux fins de la mise en œuvre des recommandations et des améliorations stratégiques.

279 Il est essentiel d'instaurer des dispositifs permettant un dialogue structuré et constructif au sein des régions pour garantir que les besoins en matière de renforcement des capacités maritimes sont recensés de manière complète et représentative, et notamment pour garantir la conformité avec le cadre stratégique de coopération technique de l'OMI. La tenue de dialogues réguliers et structurés, tels que les consultations régionales, les groupes de travail techniques ou les réunions de responsables d'administrations maritimes, permet aux États Membres d'exposer les problèmes auxquels ils se heurtent, de mettre en commun leurs expériences et de travailler de concert à la réalisation de priorités communes. Ces dispositifs favorisent la coordination régionale, réduisent la fragmentation et concourent à la création de consensus sur des aspects stratégiques du développement. Il est important de noter que ces dialogues alimentent directement le processus centralisé de planification de la coopération technique de l'OMI, ce qui permet de faire en sorte que la programmation mondiale tienne compte des réalités régionales. En intégrant dans sa planification des renseignements recueillis au niveau régional, l'OMI peut allouer les ressources plus efficacement, concevoir des interventions sur mesure et améliorer la portée globale de ses initiatives d'assistance technique ainsi que l'appropriation de celles-ci par leurs bénéficiaires.

280 Le présent programme thématique est donc conçu pour faciliter la poursuite du Programme de présence régionale au moyen d'améliorations constantes visant à en étendre la portée stratégique. Cela garantira une couverture régionale homogène et une exécution équitable des activités de coopération technique, ce qui permettra à l'OMI de fournir un appui structuré et adapté à la région visant à donner aux États Membres les moyens de s'acquitter de leurs obligations internationales et de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes, ainsi que la protection de l'environnement. Cela renforcera l'investissement au niveau régional et créera les conditions requises pour élargir stratégiquement la présence régionale de l'Organisation de sorte à renforcer l'appui apporté aux États Membres, en particulier aux PEID et aux PMA, pour les aider à s'acquitter des obligations qui leur incombent dans le domaine maritime et à se conformer aux prescriptions des instruments de l'OMI.

Priorités de l'OMI pour 2026-2027

Résultat 1: Faciliter le Programme de présence régionale de l'OMI afin de mettre en œuvre de manière efficace et effective le programme de coopération technique de l'OMI

281 Les bureaux de présence régionale sont des centres névralgiques en ce qui concerne le traitement des problèmes régionaux particuliers: ils fournissent des services de coopération technique, facilitent les partenariats et garantissent l'application effective des instruments de l'OMI dans leurs régions respectives. Le présent résultat vise à renforcer leur rôle opérationnel et stratégique dans la mise en œuvre d'initiatives de renforcement des capacités adaptées aux priorités maritimes régionales. La proximité de ces bureaux avec les États Membres facilite le recensement des besoins particuliers, ce qui favorise la mise en œuvre d'interventions efficaces à même de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes et la protection de l'environnement dans les différentes régions.

282 À l'appui du Programme de développement durable à l'horizon 2030, les bureaux de présence régionale participeront à des réunions liées au secteur maritime aux niveaux régional et national. Ce sont également des acteurs de l'égalité entre les sexes, et les coordonnatrices

et coordonnateurs régionaux plaident en faveur de l'avancement des femmes dans le secteur maritime lors de réunions et de forums régionaux.

283 Au niveau régional, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Déploiement de coordonnatrices et coordonnateurs régionaux** : les coordonnatrices et coordonnateurs régionaux sont les principaux points de contact régionaux chargés de maintenir une communication permanente entre l'OMI et les États Membres et de faire remonter les informations et d'assurer la coordination en temps utile concernant les besoins techniques.
- .2 **Examen stratégique des bureaux de présence régionale et mise en œuvre** : il s'agit d'achever l'examen approfondi du programme de bureaux de présence régionale de l'OMI et d'appuyer la mise en œuvre des recommandations qui pourraient être approuvées aux prochaines sessions du Comité.

Résultat 2: Coordination stratégique régionale visant à recenser les besoins et défis aux fins de la planification du renforcement des capacités

284 Ce résultat est conçu pour faciliter l'instauration de dispositifs permettant de coordonner le recensement des besoins et des défis régionaux afin d'orienter le processus de planification du programme de coopération technique de l'OMI. La coordination régionale stratégique joue un rôle essentiel pour ce qui est de répertorier et de hiérarchiser avec précision les divers besoins et défis avec lesquels doivent composer les États Membres, en particulier dans les régions en développement. En établissant des mécanismes régionaux solides de consultation, de collecte de données et de mise en commun des connaissances, l'OMI peut veiller à ce que les initiatives de renforcement des capacités soient mieux adaptées aux réalités du terrain. Cette approche permet une allocation des ressources plus efficace, évite les doubles emplois et favorise la conception d'interventions sur mesure qui tiennent compte de la dynamique régionale. En somme, la coordination régionale consolide les fondations sur lesquelles reposent la planification à long terme et l'application durable des instruments de l'OMI. Par ailleurs, il sera systématiquement tenu compte des recommandations issues des audits des États Membres dans les processus de consultation régionale, l'objectif étant de définir les priorités avec plus de précision.

285 Au niveau régional, l'OMI aidera les États Membres comme indiqué ci-dessous :

- .1 **Soutien aux réunions régionales des cheffes et chefs des administrations maritimes** : il s'agit de fournir un soutien technique, logistique et analytique visant à garantir une participation inclusive et l'établissement de programmes de travail structurés qui permettent aux États Membres de déterminer et d'entériner collectivement les priorités régionales, d'échanger sur les défis opérationnels et les meilleures pratiques et de formuler des recommandations concrètes à même d'orienter la planification stratégique de l'OMI concernant les futures initiatives de renforcement des capacités. Les résultats de ces réunions seront répertoriés et systématiquement pris en compte dans le programme de coopération technique de l'Organisation de façon à garantir l'alignement entre les besoins régionaux et les dispositifs de soutien mondiaux.
- .2 **Élaboration de plans/feuilles de route en matière de partenariats régionaux et nationaux** : ces plans/feuilles de route sont élaborés en collaboration avec les États Membres et visent à faire en sorte que les

mesures de soutien soient conformes aux programmes thématiques de l'OMI aux niveaux régional et national et permettent de mener des interventions à plus long terme et d'améliorer le suivi des incidences et de l'efficacité des décisions prises dans le domaine maritime.

- .3 **Appui à la création ou au renforcement de réseaux ou de forums maritimes régionaux** : il s'agit d'encourager la collaboration au moyen de forums multipartites qui réunissent des administrations maritimes, des établissements universitaires, des représentantes et représentants du secteur maritime et d'autres acteurs concernés dans chaque région et servent d'espaces collaboratifs permettant le dialogue, la mise en commun des connaissances et le règlement conjoint de problèmes maritimes, notamment liés à la mise en œuvre de la réglementation, à l'innovation et au développement des capacités. Ces forums peuvent donner lieu à l'élaboration de solutions régionales, promouvoir l'harmonisation des approches et permettre le recensement de nouvelles tendances susceptibles d'influencer les politiques nationales et les stratégies d'assistance technique de l'OMI.
- .4 **Exploitation de partenariats avec des organisations régionales** : l'objectif est de concevoir et de mettre en œuvre conjointement des initiatives de renforcement des capacités avec des partenaires régionaux qui disposent d'une connaissance approfondie du contexte, de relations de confiance et de cadres de gouvernance susceptibles d'améliorer la portée, la pertinence et la viabilité des activités de coopération technique de l'OMI. Ces partenariats permettent d'éviter les doubles emplois, d'œuvrer dans le sens des programmes de développement régionaux et de favoriser les synergies avec d'autres initiatives en cours.
-