



ASSEMBLÉE
25^{ème} session
Point 12 de l'ordre du jour

A 25/Res.1006
10 décembre 2007
Original: ANGLAIS

Résolution A.1006(25)

**adoptée le 20 novembre 2007
(point 12 de l'ordre du jour)**

**LIENS ENTRE LE PROGRAMME INTÉGRÉ DE COOPÉRATION TECHNIQUE
ET LES OBJECTIFS DU MILLÉNAIRE POUR LE DÉVELOPPEMENT**

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT les articles 2 e) et 15 k) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui ont trait aux fonctions de l'Organisation en ce qui concerne la facilitation et la promotion de la coopération technique,

RAPPELANT ÉGALEMENT la résolution A/RES/55/2 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la Déclaration du Millénaire, par laquelle l'Assemblée appelle à une plus grande cohérence des politiques et à une meilleure coopération entre l'Organisation des Nations Unies, ses institutions et d'autres organismes multilatéraux afin de suivre une démarche pleinement coordonnée vis-à-vis des problèmes de paix et de développement,

RAPPELANT EN OUTRE la résolution A/RES/60/1 que l'Assemblée générale des Nations Unies a adoptée concernant le Document final du Sommet mondial de 2005 et par laquelle elle engage les États Membres, la société civile et les autres parties prenantes, de même que le système des Nations Unies dans son ensemble, à prendre des mesures plus efficaces et plus rationnelles dans tous les domaines qui figurent à l'ordre du jour de leurs travaux, et à faire preuve d'une plus grande cohérence lorsqu'ils prendront des mesures concrètes pour réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD),

RAPPELANT EN PARTICULIER la résolution A.986(24) de l'OMI sur l'importance et le financement de la coopération technique en tant que moyen d'appuyer la Déclaration du Millénaire des Nations Unies et les objectifs du Millénaire pour le développement, par laquelle le Secrétaire général est prié de chercher des sources de financement pour aider l'OMI à contribuer à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement,

CONSCIENTE DU FAIT que tous les États Membres, y compris les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement, ont l'obligation et la responsabilité de mettre en oeuvre des systèmes et des procédures, conformément aux instruments auxquels ils sont Parties, en utilisant au mieux leurs capacités et en agissant d'une manière coordonnée, de façon à contribuer à leur développement à long terme,

RECONNAISSANT le rôle important que des transports maritimes et un secteur portuaire respectueux de l'environnement et dont l'efficacité, la sécurité et la sûreté sont assurées jouent à l'égard du développement durable de tous les États et de la réalisation des OMD,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT le rôle catalyseur que joue l'OMI en offrant un cadre réglementaire acceptable à l'échelle internationale, dans lequel le secteur maritime puisse prospérer et contribuer au développement durable,

RECONNAISSANT EN OUTRE l'importance fondamentale que revêtent les activités de coopération technique de l'OMI, exécutées par le biais du Programme intégré de coopération technique (PICT), en renforçant la capacité des pays en développement à appliquer le cadre réglementaire international susmentionné,

AYANT EXAMINÉ les recommandations faites par le Comité de la coopération technique à ses cinquante-sixième et cinquante-septième sessions au sujet des liens entre le PICT de l'Organisation et les OMD,

1. INVITE les États Membres et les organismes donateurs à reconnaître que le renforcement des capacités maritimes est important pour la réalisation des OMD et à veiller à ce que le secteur maritime soit inclus dans les programmes d'aide publique au développement (APD);
2. INVITE les États Membres et les organismes partenaires à utiliser l'OMI comme mécanisme de coordination eu égard à la coopération technique dans le secteur maritime, afin de renforcer la cohérence et la coordination des activités;
3. INVITE les États Membres à utiliser volontairement la liste de contrôle des capacités maritimes (annexe 1) ainsi que l'outil d'analyse des capacités maritimes (annexe 2) pour analyser et évaluer les progrès réalisés au fil des années dans le cadre du développement des capacités maritimes;
4. INVITE le Comité de la coopération technique à accorder une priorité élevée aux activités qui non seulement promeuvent la ratification rapide et l'application efficace des instruments de l'OMI mais contribuent également à la réalisation des OMD, en tenant compte des besoins spéciaux des pays les moins développés et des petits États insulaires en développement, ainsi que des besoins spécifiques de l'Afrique en matière de transport maritime, et à veiller à ce que ces besoins soient pris en considération dans le PICT;
5. ENCOURAGE tous les États Membres de l'OMI et les organisations internationales intéressées à fournir ou à accroître, selon le cas, leur appui financier et en nature à l'exécution du PICT, à la fois individuellement et par le biais des programmes bilatéraux et multilatéraux d'aide au développement;
6. PRIE INSTAMMENT tous les États Membres de n'épargner aucun effort pour qu'il soit donné suite aux activités d'assistance technique;
7. INVITE le Comité de la coopération technique à maintenir la présente résolution et ses annexes à l'étude et à prendre les mesures qu'il jugera appropriées.

ANNEXE 1

LISTE DE CONTRÔLE DES MOYENS MARITIMES

1 La liste de contrôle des moyens maritimes est un outil global que chaque pays pourra modifier selon ses besoins. Elle représente essentiellement un outil systématique qu'il est proposé d'utiliser pour mesurer les progrès réalisés en matière de moyens maritimes au fil du temps. Cette liste est un outil stratégique, qui est complété par l'analyse des moyens maritimes qui figure à l'annexe 2.

2 Il faudrait concevoir des moyens permettant de mesurer les domaines d'activité/processus spécifiques afin d'avoir une indication claire des ressources à cibler en vue d'améliorations particulières.

3 L'objectif est mesurable et pour se doter d'une capacité maritime globale, il faudra apporter des améliorations notables dans les domaines suivants : institutions, sûreté, élément humain, économie, environnement et sécurité.

4 Le caractère adéquat pourra être décrit à l'aide des qualificatifs :

Médiocre
Assez satisfaisant
Satisfaisant
Bon
Excellent

La gamme ci-dessus reconnaît que des cibles réalistes fondées sur les meilleures pratiques nationales/régionales contribueront à réaliser des progrès utiles et à répondre à des attentes réalistes.

5 Le degré de priorité pourra être classé comme suit :

Non pertinent
Faible priorité
Priorité moyenne
Priorité élevée

6 Les indicateurs proposés peuvent servir à évaluer si les mesures indiquées sont adéquates. Par exemple, une augmentation des retards dans les ports ou des coûts révélerait que l'infrastructure portuaire, les procédures, etc. doivent être évaluées.

7 Des notes explicatives pourraient être formulées à l'échelon national ou régional compte tenu des circonstances.

Type de capacité	Critères	Priorité	Adéquation	Recommandations
1. Institutions	Les capacités institutionnelles devraient être évaluées en tant que moyen permettant d'appuyer la bonne gouvernance et la réalisation directe des OMD suivants : OMD 1 – Réduire la pauvreté et la faim OMD 3 – Autonomisation des femmes OMD 7 – Assurer un environnement durable OMD 8 – Mettre en place un partenariat mondial pour le développement			
1.1	Ratification des accords internationaux et des normes internationales.			
1.2	Mise au point d'un cadre juridique efficace et détaillé en vue de la mise en oeuvre des conventions auxquelles le pays est partie.			
1.3	Efficacité de l'administration maritime : existe-t-il une unité gouvernementale ou semi-gouvernementale spéciale disposant de ressources adéquates et chargée de l'administration maritime ?			
1.4	Capacités institutionnelles permettant de contrôler le respect des législations par l'État du pavillon (par exemple service d'inspection, garde-côtes).			
1.5	Capacités institutionnelles permettant de contrôler le respect des législations par l'État du port (par exemple service d'inspection, garde-côtes).			
1.6	Législation relative à la sécurité des navires non soumis aux conventions, y compris les navires à passagers et transbordeurs assurant un service national.			
1.7	Législation sur la protection des stocks de poisson par une infrastructure de sécurité.			
1.8	Budget propre au secteur maritime.			
1.9	Inspecteurs : combien ? En nombre suffisant pour répondre aux besoins ?			
1.10	Moyens des garde-côtes/de la police maritime.			
1.11	Pour les pays sans littoral : des accords ont-ils été conclus pour faciliter le transport par des couloirs de transit ?			
1.12	Possibilité de faire appliquer la législation et les règlements par les voies de droit.			
1.13	Ressources en matière d'enquêtes et de police, garde-côtes.			
1.14	Ressources en matière de poursuites judiciaires.			
1.15	Tribunaux et règlement des différends (commissions d'enquête spécialisées ou tribunaux maritimes, ou capacités suffisantes au sein des tribunaux ordinaires et procédures de règlement des conflits).			

Type de capacité	Critères	Priorité	Adéquation	Recommandations
1.16	Juristes spécialisés en droit maritime : existe-t-il des experts en droit maritime ? Sont-ils organisés en association ?			
1.17	Exécution d'un audit facultatif.			
1.18	Cadre juridique efficace et administration des zones côtières par les pouvoirs publics.			
1.19	Autonomisation des femmes.			

2. Sûreté	Les capacités en matière de sûreté devraient être évaluées en tant que moyen permettant d'assurer la bonne gouvernance et atteindre les objectifs suivants : OMD 1 – Réduire la pauvreté et la faim OMD 3 – Autonomisation des femmes OMD 7 – Assurer un environnement durable			
2.1	Installations portuaires et navires conformes aux prescriptions du Code ISPS.			
2.2	Mesures de sûreté adéquates dans les ports (forces de l'ordre et services juridiques et privés suffisants pour veiller à la sûreté).			
2.3	Mesures de sûreté adéquates dans les zones côtières et les voies de navigation intérieures aux fins du maintien de l'ordre et de la protection de l'environnement.			
2.4	Pour les pays sans littoral : des accords de sûreté ont-ils été conclus pour faciliter l'acheminement par des couloirs de transit ?			
2.5	Autonomisation des femmes.			

3. Ressources humaines	Les capacités en matière de ressources humaines devraient être évaluées en tant que moyen permettant d'atteindre les objectifs suivants : OMD 1 – Réduire la pauvreté et la faim OMD 3 – Autonomisation des femmes OMD 6 – Combattre le VIH/sida OMD 7 – Assurer un environnement durable			
3.1	Niveau suffisamment élevé d'alphabétisation et de compétence en arithmétique et en informatique de tous les personnels à tous les niveaux ?			
3.2	Les aptitudes de base existantes permettent-elles d'atteindre un plus haut niveau d'aptitude ?			
3.3	Si nécessaire, des programmes de formation corrective ont-ils été prévus pour le personnel des transports maritimes ?			

Type de capacité	Critères	Priorité	Adéquation	Recommandations
3.4	Les gens de mer et le personnel portuaire sont titulaires des certificats STCW ou équivalents locaux requis : Existe-t-il un registre des gens de mer ? Les gens de mer sont-ils tenus de s'y inscrire ?			
3.5	Compétences, en matière d'encadrement et dans le domaine technique, du personnel travaillant dans les transports maritimes ou la gestion des moyens logistiques : conformité aux prescriptions de l'OMI et de l'OIT (donner des exemples). Certification ISO ?			
3.6	Établissements de formation et d'enseignement maritimes préparant du personnel navigant : nombre, qualité et taux de placement des diplômés ?			
3.7	La formation du personnel navigant comprend-elle une sensibilisation au VIH/sida ?			
3.8	Établissements de formation et d'enseignement maritimes dans les domaines des transports maritimes et de la gestion des moyens logistiques : nombre, qualité et taux de placement des diplômés ?			
3.9	Existe-t-il des filières officielles ou officieuses pour aider les diplômés navigants et à terre à trouver un emploi dans des compagnies internationales du secteur privé ?			
3.10	Autonomisation des femmes en matière de formation et d'enseignement : étudiantes et candidates.			
3.11	Autonomisation des femmes en matière de formation et d'enseignement : personnel d'exécution et personnel d'encadrement.			
4. Économie	Les capacités économiques devraient être évaluées en tant que moyen permettant d'atteindre les objectifs suivants : OMD 1 – Réduire la pauvreté et la faim OMD 3 – Autonomisation des femmes OMD 8 – Mettre en place un partenariat mondial pour le développement			
4.1	L'évaluation des ressources ci-après devrait inclure celles des organismes des secteurs public et privé. Par exemple, si les autorités portuaires planifient systématiquement leurs besoins futurs, le contrôle par le gouvernement devrait suffire sans qu'il soit nécessaire de dupliquer cette activité.			
4.2	Ports : existe-t-il pour chaque port une organisation spécialisée, publique ou privée, disposant de ressources adéquates ?			

Type de capacité	Critères	Priorité	Adéquation	Recommandations
4.3	Efficience, y compris coûts de fret, desserte régulière, encombrement des ports, retards, pertes de cargaisons.			
4.4	Performance au niveau de l'infrastructure et de l'équipement : capacités par rapport aux besoins actuels et prévus, utilisation, maintenance préventive, préparation, durée d'indisponibilité.			
4.5	Activités à valeur ajoutée : le secteur aide-t-il les utilisateurs finals en ce qui concerne les moyens logistiques et la gestion de la chaîne logistique ?			
4.6	Compétences en informatique et utilisation de l'informatique pour les opérations, le commerce et les fonctions de gestion en général.			
4.7	Existe-t-il un réseau intermodal suffisant d'accès aux ports ? Les goulets d'étranglement ont-ils été identifiés ? A-t-on élaboré des plans visant à les éliminer ?			
4.8	A-t-on mis en place des procédures simplifiées pour réduire les retards dus aux formalités douanières et aux inspections ?			
4.9	Pour les pays sans littoral : la capacité du couloir de transit est-elle suffisante ?			
4.10	Pour les pays sans littoral : des procédures simplifiées ont-elles été mises en place pour accélérer le passage par les couloirs de transit ?			
4.11	Évaluation de la performance : la performance courante est-elle évaluée systématiquement en fonction des critères économiques susmentionnés ?			
4.12	Processus de planification : les besoins futurs font-ils l'objet d'une évaluation systématique ?			
4.13	Existe-t-il des instituts de recherche oeuvrant à l'amélioration de la performance des transports maritimes ?			
4.14	Transports maritimes : les divers types de transports maritimes permettent d'appuyer les activités économiques.			
4.15	Assurance : une assurance suffisante est disponible pour appuyer les activités économiques à un coût raisonnable.			
4.16	Autonomisation des femmes.			
	<i>Les indicateurs utilisés pour suivre les progrès économiques comprennent :</i>			
	<i>coûts de fret en % du PIB;</i>			
	<i>services de desserte réguliers;</i>			
	<i>encombrement des ports, taxes d'encombrement et frais de surestaries;</i>			
	<i>pertes de cargaisons dues à une mauvaise manutention ou à un stockage inadéquat qui peuvent être évitées;</i>			

Type de capacité	Critères	Priorité	Adéquation	Recommandations
	<i>utilisation et disponibilité des installations;</i>			
	<i>procédures douanières et inspections : délais requis; et</i>			
	<i>rendement de la pêche par rapport aux limites de capture maximales admissibles.</i>			

5. Environnement	Les capacités relatives à l'environnement devraient être évaluées en tant que moyen permettant d'atteindre les objectifs suivants : OMD 3 – Autonomisation des femmes OMD 7 – Assurer un environnement durable			
5.1	Cadre juridique adéquat et conforme aux accords internationaux relatifs aux ports et aux zones côtières.			
5.2	Capacités institutionnelles assurant la surveillance de l'environnement (par exemple un service d'inspection).			
5.3	Systèmes institutionnels de prévention, de préparation et de lutte contre la pollution résultant d'événements de mer.			
5.4	L'équipement disponible pour la prévention de la pollution, la lutte contre celle-ci et le nettoyage en cas de pollution est-il suffisant ?			
5.5	Le personnel chargé de la prévention de la pollution, de la lutte contre celle-ci et du nettoyage en cas de pollution reçoit-il une formation suffisante ?			
5.6	Possibilité de faire respecter la réglementation relative à la protection de l'environnement par les voies de droit.			
5.7	Le pays est-il signataire d'un mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port ?			
5.8	Y a-t-il suffisamment de moyens d'assistance ?			
5.9	Autonomisation des femmes au sein des agences pour l'environnement.			

6. Sécurité	Les capacités en matière de sécurité devraient être évaluées en tant que moyen permettant d'appuyer la bonne gouvernance et d'assurer directement la réalisation des objectifs suivants : OMD 1 – Réduire la pauvreté et la faim OMD 3 – Autonomisation des femmes OMD 7 – Assurer un environnement durable			
6.1	Existe-t-il des ressources spéciales appliquant les meilleures pratiques dans les domaines indiqués ci-dessous ?			
6.2	Hygiène et sécurité au travail.			

Type de capacité	Critères	Priorité	Adéquation	Recommandations
6.3	Aides à la navigation et phares : existe-t-il une autorité spécialement chargée des aides à la navigation et des phares ? Les aides à la navigation sont-elles bien entretenues ?			
6.4	Cartes marines et hydrographie : existe-t-il des cartes de haute qualité facilement accessibles sur support papier et sous forme électronique ?			
6.5	Services de pilotage.			
6.6	Services de remorqueurs : les ressources sont-elles suffisantes pour assurer la sécurité de l'accostage et du transit des navires ? Le remorquage de secours est-il possible ?			
6.7	Services de contrôle du trafic maritime : sont-ils nécessaires ? À quel niveau ? Le matériel (par exemple radar, moyens de communication) et les logiciels (concernant les prescriptions et les procédures) sont-ils en place et appropriés ?			
6.8	Services de prévention des incendies et de lutte contre les incendies en mer et dans les ports.			
6.9	Inspecteurs des cargaisons transportées par mer : des ressources publiques et privées sont-elles disponibles en quantité suffisante pour assurer la sécurité du chargement des cargaisons ?			
6.10	Support d'ingénieurs-mécaniciens : les ressources disponibles sont-elles suffisantes pour la réparation des navires ?			
6.11	Recherche et sauvetage.			
6.12	Télécommunications maritimes : les communications sont-elles utilisées pour servir d'appui aux opérations de recherche et de sauvetage et favorisent-elles des transports maritimes respectueux de l'environnement et dont la sécurité et la sûreté sont assurées ?			
6.13	Registre des navires : les navires sont-ils conformes aux prescriptions nationales et internationales et aux prescriptions des sociétés de classification ?			
6.14	En ce qui concerne les navires non soumis aux conventions, y compris les navires à passagers, les transbordeurs et les navires de pêche de faibles dimensions : ces navires sont-ils conformes aux normes de sécurité nationales ?			
6.15	Assistance : les moyens d'assistance disponibles sont-ils suffisants ?			

Type de capacité	Critères	Priorité	Adéquation	Recommandations
6.16	Dragage : les moyens de dragage disponibles sont-ils suffisants ?			
	<i>Indicateurs utilisés pour évaluer le bilan de sécurité :</i>			
	<i>réduction des accidents, des lésions corporelles et du nombre de décès dans le secteur des transports maritimes.</i>			

7. Sensibilisation des femmes	Les capacités en matière de sensibilisation des femmes devraient être évaluées en tant que moyen permettant d'atteindre l'objectif suivant : OMD 3 - Autonomisation des femmes			
7.1	Des progrès mesurables ont-ils été réalisés dans la sensibilisation des femmes et leur emploi dans les différents secteurs ?			
7.2	<i>Les indicateurs utilisés pour évaluer le bilan de l'autonomisation des femmes comprennent notamment :</i>			
7.3	<i>le nombre de femmes inscrites dans des établissements de formation;</i>			
7.4	<i>le nombre de femmes employées comme personnel navigant; et</i>			
7.5	<i>le nombre de femmes employées comme personnel d'exécution, cadres moyens et cadres supérieurs à terre.</i>			

8. Sensibilisation du public	Existe-t-il une culture maritime dans le pays ? La population est-elle consciente de l'importance du secteur des transports maritimes et des possibilités de carrière qu'il offre ?			
8.1	Existe-t-il des moyens d'information pour mieux faire connaître les transports maritimes au public, tels que des musées maritimes ? Combien ? Ont-ils du succès ?			
8.2	Autonomisation des femmes.			

ANNEXE 2

ANALYSE DES CAPACITÉS MARITIMES

1. L'analyse des capacités maritimes est une démarche qu'il est recommandé aux différents pays d'utiliser pour analyser et évaluer le niveau des capacités de leur secteur maritime¹ et ainsi déterminer les lacunes² auxquelles ils doivent remédier pour que le secteur maritime puisse réaliser tout son potentiel et contribuer véritablement à la réduction de la pauvreté et, plus généralement, au développement économique du pays.

2. Cette démarche comporte un élément d'audit dont les résultats peuvent servir à établir des points de référence. Il est essentiel de disposer d'un outil systématique et permanent à utiliser pour analyser l'existence de capacités dans des domaines particuliers du secteur des transports maritimes, et leur niveau. Les renseignements dégagés durant le processus d'analyse seront introduits dans la liste de contrôle des capacités maritimes aux fins de suivre les progrès réalisés en vue de remédier aux lacunes qui entravent le développement et/ou la mise en valeur des capacités maritimes.

¹ Par "capacités maritimes" on entend les ressources et activités (y compris expéditions, ports, accès intermodal aux transports maritimes et services d'appui associés) nécessaires pour assurer la sécurité et la sûreté de transports maritimes écologiquement rationnels.

² Par "insuffisance de capacités maritimes" on entend le manque ou l'inadéquation des moyens maritimes nécessaires pour répondre aux besoins d'un pays en matière de développement.

ANALYSE DES CAPACITÉS MARITIMES³

.1 Aides à la navigation

Quantité et type		Année de mise en service	Date de remplacement prévue	Situation/état budgétaire	Conclusions
Type	Quantité				

.2 Infrastructure des services de garde-côtes

Structure de l'institution	Type et quantité de matériel		Date de remplacement prévue		Situation/état budgétaire	Conclusions
Joindre un organigramme	Type	Quantité	Type	Année		
Dans combien de cas les garde-côtes sont-ils intervenus jusqu'à ce jour ?						

.3 Tribunaux d'enquête

Structure de l'institution : ad hoc ou permanente	Année de mise en place	Profil et nombre des effectifs		Situation/état budgétaire	Conclusions
		Personnel d'encadrement			
		Personnel d'exécution			
Combien de cas avez-vous traité durant l'année en cours ?					

³ L'analyse des capacités maritimes est un outil stratégique permettant d'identifier et d'analyser l'existence et le niveau des ressources et activités maritimes nécessaires pour obtenir des transports maritimes écologiquement rationnels et dont l'efficacité, la sécurité et la sûreté sont assurées.

.4 Budget propre aux affaires maritimes

Un budget a-t-il été affecté spécialement aux transports maritimes ?	Postes budgétaires	% de répartition entre frais généraux et frais d'exploitation			Déficit et source des crédits		Conclusions
		Oui	Non	Frais généraux	Frais d'exploitation	Publics	
Y a-t-il eu un excédent/déficit budgétaire et/ou des montants non dépensés à la fin de l'exercice précédent ?	À combien se monte le total de votre budget ?						

.5 Autonomisation des femmes

Y a-t-il des restrictions à l'emploi de femmes dans les institutions ?	Combien de femmes occupent des postes clés dans le secteur ?	Profil			Postes de direction		Conclusions
		Catégorie	Nombre		Catégorie	Nombre	
Avez-vous des moyens pour suivre les progrès réalisés en matière d'égalité des chances et de parité des sexes dans le secteur ?	Y a-t-il une association de femmes dans votre secteur maritime ?						

.6 Inspecteurs

Votre administration emploie-t-elle des inspecteurs ?	Ventilation			Spécialisation			Qualifications		Conclusions
	Catégorie	Nombre		Domaine	Nombre		Formelles	Informelles	
Combien de visites avez-vous effectuées jusqu'à présent ?									

.7 Législation

Y a-t-il une législation régissant le secteur maritime ?	Quels sont les domaines des transports maritimes soumis à une réglementation ?	Qui a rédigé ou élaboré les textes de loi ?	Combien de temps s'écoule-t-il entre l'adoption d'un texte de loi et sa mise en œuvre ?	Conclusions
		À quand remonte la tradition de votre droit maritime ?		

.8 Phares

Quantité, type, emplacement			Utilisations		Cadre institutionnel		Situation budgétaire			Conclusions
Type	Quantité	Année	Navigation seulement	Navigation et autres	Ministère	Organisme	Privé	Public	PPP	

.9 Administration maritime

Structure institutionnelle		Responsabilités opérationnelles		Profil des effectifs		Matériel et systèmes		Conclusions
Ministère	Organisme	Milieu marin	Maritime, y compris ports et autres	Personnel d'encadrement	Personnel d'exécution	Type de matériel	Systèmes	
Budget								
Alloué par le ministère	Droits et redevances							
Avez-vous apporté une contribution technique aux travaux de l'OMI ?								

.10 Culture maritime

Estimation de la période à laquelle remonte la tradition maritime	Existe-t-il des clubs de gens de mer ?	Les questions maritimes font-elles partie des cursus scolaires ?	Les transports maritimes relèvent-ils d'un ministère spécialisé ou du Ministère des transports ?	Conclusions										
Quelles sont les principales activités qui ont lieu dans vos eaux territoriales ? <table border="1"> <tr><td>Pêche</td><td></td></tr> <tr><td>Navigation</td><td></td></tr> <tr><td>Tourisme et loisirs</td><td></td></tr> <tr><td>Commerce</td><td></td></tr> <tr><td>Routes de navigation</td><td></td></tr> </table>	Pêche		Navigation		Tourisme et loisirs		Commerce		Routes de navigation		Célébrez-vous des journées nationales de la mer et avez-vous des symboles maritimes nationaux ?	Avez-vous un ou plusieurs musées maritimes ?		
Pêche														
Navigation														
Tourisme et loisirs														
Commerce														
Routes de navigation														
Quelles activités avez-vous organisé cette année en témoignage de votre culture maritime et de sa tradition ?	Quelle est l'attitude des médias vis-à-vis de la promotion du secteur maritime ? Apportent-ils une contribution dans ce domaine ?													

.11 Eaux territoriales

Quelles sont les ressources présentes dans vos eaux territoriales ?	Quelles sont les principales activités qui ont lieu dans vos eaux territoriales ?	Y a-t-il un cadre de mesures pour garantir que les pays enclavés aient accès aux ressources en mer ?	Quelle est la structure de gouvernance de vos eaux territoriales ? <table border="1"> <tr> <td>Du ressort d'un seul ministère</td> <td>Du ressort de plusieurs ministères</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Du ressort d'un seul ministère	Du ressort de plusieurs ministères			Conclusions								
Du ressort d'un seul ministère	Du ressort de plusieurs ministères															
	De quels moyens disposez-vous pour assurer une exploitation durable des ressources de vos eaux territoriales ? <table border="1"> <tr> <td>Équipement</td> <td>Systèmes</td> <td>Budget</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Équipement	Systèmes	Budget				De quels moyens disposez-vous pour protéger les richesses de vos eaux territoriales ? <table border="1"> <tr> <td>Équipement</td> <td>Systèmes</td> <td>Budget</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Équipement	Systèmes	Budget					
Équipement	Systèmes	Budget														
Équipement	Systèmes	Budget														

.12 Juristes spécialistes des questions maritimes

Combien de juristes spécialistes des questions maritimes exercent-ils dans votre secteur ?	Ventilation des spécialités en nombre		Structures des associations maritimes		Où la plupart de vos spécialistes des questions maritimes reçoivent-ils leur formation ?	Conclusions
	Droit public	Droit commercial	Spécialisées	Générales		
Combien de cas ont été traités au cours de l'année écoulée ?						

.13 Formation et enseignement maritimes

Cadre institutionnel	Ventilation des institutions nationales		Cours/matériel didactique		Autres institutions dispensant une formation à vos experts des questions maritimes	Conclusions
	Institution	Nombre	Propre (national)	Autre (étranger)		
	Écoles					
	Collèges					
	Universités					
	Autres					
	Avez-vous tenu des conférences ou séminaires ?					
Avez-vous organisé des examens ?	Quel a été le pourcentage de réussite dans chaque catégorie d'institution ?					

.14 Hydrographie

Cadre institutionnel	Qualifications des hydrographes			État des relevés			Équipement et systèmes			Conclusions
	Nationales	Régionales	À l'étranger	Courant	Fréquence	Prochain relevé	Qté.	Type d'équipement	Type de système	
Type de cartes produites	Participez-vous à un service hydrographique régional ?									
Support papier	Électronique	Région	Type de service							

.15 Services de pilotage

Fournissez-vous des services de pilotage ?	Cadre institutionnel		Équipement et quantité		Où vos pilotes sont-ils formés ?		Conclusions
	Obligatoires	Facultatifs	Organisme	Privé	Embarcations	Hélicoptères	
Combien de pilotages avez-vous effectués au cours de l'année écoulée ?	Combien de cas ont nécessité une intervention cette année et comment ont-ils été traités ?						

.16 Prévention de la pollution

Avez-vous une stratégie en matière de prévention de la pollution ?	Quel est le cadre institutionnel chargé de la fourniture de services ?			Degré de vulnérabilité – dans quelle mesure votre littoral est-il exposé aux risques potentiels de pollution ?	Instruments de contrôle		Conclusions
	Organisme	Ministère	Divers ministères		Type	Qté	
Combien d'événements ont été signalés au cours de l'année écoulée ?	Plan d'action préventive et de lutte contre la pollution			Êtes-vous équipés pour faire face à des catastrophes ?			
Importants	Mineurs						

.17 Autorité portuaire

Cadre institutionnel			Responsabilité opérationnelle		Équipement		Systèmes		Conclusions
Ministère	Organisme	Organisme par port	Autorité maritime	Propriétaire	Type	Qté	Type	Qté	

.18 Contrôle des navires par l'État du port

Quel est votre régime de contrôle des navires par l'État du port ?	Avez-vous des inspecteurs spécialisés en matière de contrôle des navires par l'État du port ?	Les inspecteurs sont-ils spécialisés et, dans l'affirmative, quels sont les navires concernés ? <table border="1"> <tr> <td>Type</td> <td>Dimensions</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Type	Dimensions			Êtes-vous partie à un mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port et appliquez-vous un système de référencement ? <table border="1"> <tr> <td>Mémorandum</td> <td>Année d'adhésion</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Mémorandum	Année d'adhésion			Conclusions
Type	Dimensions											
Mémorandum	Année d'adhésion											
Combien de visites?	Combien d'immobilisations de navires ?											

.19 Ports, y compris installations de réparation des navires

Quelle est la contribution globale du secteur portuaire à l'économie de votre pays ?	Quelles installations vos ports offrent-ils ?	Quelle est la profondeur de chacun de vos ports ?	Quels sont les types de cargaisons transitant par vos ports et combien d'entre elles sont des exportations et/ou des importations ? <table border="1"> <tr> <td>Types de cargaisons</td> <td>Au départ</td> <td>À l'arrivée</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Types de cargaisons	Au départ	À l'arrivée				Conclusions
Types de cargaisons	Au départ	À l'arrivée								
	Liste des industries desservies par vos ports	Quelle est la capacité de vos installations de réparation, le cas échéant ?								
Combien de navires ont eu recours à vos installations de réparation ?										

.20 Recherche

Avez-vous un institut de recherche spécialisé en matière de transports maritimes ?	A-t-il un programme de recherche ?	Comment ce centre est-il financé ?	Comment est-il structuré ? <table border="1"> <tr> <td>Indépendant</td> <td>Université</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Indépendant	Université			Conclusions
Indépendant	Université							
Savez-vous s'il existe un centre régional ?								

.21 Gens de mer

Combien de personnes sont inscrites dans votre registre des gens de mer ?	Quelles sont leurs qualifications et où ont-elles été obtenues ?	Existe-t-il des établissements nationaux ou régionaux chargés de la formation de vos propres gens de mer ?	Quel est le pourcentage des gens de mer de votre nationalité employés par la flotte mondiale ?	Conclusions
Avez-vous quelque forme de registre que ce soit ?				
	Existe-t-il des agences de placement d'équipages et la législation nationale les oblige-t-elle à s'inscrire ?		Avez-vous un registre des gens de mer ?	

.22 Recherche et sauvetage

Quelle est l'étendue de votre région SAR ?	Avez-vous un RCC spécialisé ?	Avez-vous des coordonnateurs de mission formés en matière de recherche et sauvetage ?	Avez-vous des ressources de SAR ? Quelles sont-elles ?	Conclusions
		Où vos responsables reçoivent-ils leur formation ?	Avez-vous des logiciels de SAR et où ont-ils été achetés ?	
Dans combien d'incidents le RCC est-il intervenu jusqu'à présent ?				

.23 Sûreté

Cadre institutionnel (qui est chargé de la sûreté maritime ?)	Êtes-vous doté d'un quelconque système de surveillance maritime ?	Y a-t-il une ZEE et des patrouilles de navires dans les eaux territoriales ?	Y a-t-il des moyens matériels de sûreté dans vos ports ?	Conclusions
Avez-vous une politique générale en matière de sûreté maritime ?		Faites vous partie d'un réseau régional de garde-côtes ?		
Êtes-vous doté d'une législation en matière de sûreté maritime ?	Combien de manquements aux règles de sûreté ont-ils été signalés et/ou constatés jusqu'à présent ?			

.24 Registre d'immatriculation des navires

Combien de navires comptez-vous dans votre registre ?	Quel est le degré de compétitivité de votre registre ?	Quelles incitations offrez-vous aux propriétaires pour qu'ils immatriculent leurs navires sous votre pavillon ?	Quelle contribution directe votre registre apporte-t-il à l'économie nationale ?	Conclusions
Combien de navires ont-ils été immatriculés sous votre pavillon au cours des deux dernières années ?				

.25 Politique relative aux affaires maritimes et aux transports maritimes

Avez-vous une politique en matière d'affaires maritimes ?	Avez-vous une politique en matière de transports maritimes ?	À quelle fréquence est-elle réexaminée ?	Quand est-il prévu de procéder au prochain réexamen ?	Conclusions
		Avez-vous des capacités de recherche spécialisées en matière de politiques ?		

.26 Navires, y compris construction navale

Avez-vous des navires inscrits dans votre registre ?	Dimensions des navires et types de navires	Quelle est leur contribution à l'économie nationale ?	Quelle opinion votre industrie/ administration a-t-elle sur votre pavillon ?	Conclusions
Quel est le pourcentage de vos propres ressortissants employés à bord de navires battant votre pavillon ?				
	Quel est le pourcentage de votre flotte battant pavillon étranger ?	Combien de navires ont-ils été inspectés au cours de l'année passée ?	Avez-vous des installations de construction navale ?	

.27 Inspecteurs

Combien d'inspecteurs employez-vous ?	Où ont-ils reçu leur formation ?	Sont-ils spécialisés dans un domaine particulier ?	Quelles mesures prenez-vous pour garantir la transparence et l'absence de corruption dans les services d'inspection ?	Conclusions
Dans combien d'opérations d'assistance et d'incidents êtes-vous intervenu au cours des deux dernières années ?				

.28 Dragage

Avez-vous des moyens de dragage ?	Quelle est la fréquence des opérations de dragage dans vos ports ?	Avez-vous du matériel de dragage dans chaque port ?	Votre politique en matière de dragage tient-elle compte des considérations environnementales ?	Conclusions
D'où proviennent-ils ?				

.29 Communications maritimes

Quels sont les systèmes de communication mis à disposition par votre pays ?	Cadre institutionnel	Quels sont les coûts du recours à ces systèmes de communication ?	Participez-vous à un système et/ou à un réseau régional de communications maritimes ?	Conclusions

.30 Opérations d'assistance

Quelles ressources contrôlez-vous ?	Qui fournit ces ressources, secteur privé, secteur public et/ou accords selon le principe du pollueur-payeur ?	Ces ressources sont-elles partagées avec d'autres pays de la région ?	Quelles sont les ressources à disposition et quel est leur nombre ?	Conclusions

.31 Transports maritimes

Cadre institutionnel	Quels activités et/ou services en matière de transports maritimes votre pays offre-t-il ?	Avez-vous des associations industrielles et font-elles partie d'une organisation mondiale ayant des objectifs similaires ?	Quels moyens en matière de transports maritimes votre industrie possède-t-elle à l'appui de l'industrie maritime mondiale ?	Conclusions
Quelle est votre politique en matière de transports maritimes ?				

.32 Systèmes

Disposez-vous d'autres systèmes qui appuient le secteur maritime ?		Avez-vous un cadre de coopération régional ?	Quels sont les mécanismes de financement de ces systèmes ?	Quels avantages procurent-ils à votre pays et à la région ?	Conclusions
Système	Année de mise en service				
		Comment ces systèmes sont-ils intégrés ?	Quel appui apportent-ils à la SAR et à la sécurité et à la sûreté de la navigation et de transports maritimes respectueux de l'environnement ?		

.33 Mécanismes de règlement des différends

Avez-vous des mécanismes de règlement des différends ?	À quels types de différends ces mécanismes s'appliquent-ils ?			Quels sont les niveaux auxquels fonctionnent vos mécanismes de règlement des différends ?	Combien de temps faut-il compter pour régler des différends ?	Conclusions
Quel est leur budget ?	Où se tiennent les réunions pour régler des différends importants ?					
	Dans le pays	Dans la région	À l'étranger			

.34 Assurance
