



Dossier de l'OHI n° S3/3055

LETTRE CIRCULAIRE
43/2017
30 juin 2017

**RAPPORT SUR LA 98^{ÈME} SESSION DU COMITE DE LA SECURITE MARITIME DE
L'OHI (MSC 98)**

Références :

- A. LC de l'OHI 11/2017 du 6 février – *Rapport sur la 97^{ème} session du comité de la sécurité maritime de l'OMI (MSC 97)*;
- B. LC de l'OHI 29/2017 du 31 mars – *Rapport sur la 4^{ème} session du sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage de l'OMI (NCSR 4)*.

Madame la directrice, Monsieur le directeur,

1. Comme annoncé à la référence A, la 98^{ème} session du comité de la sécurité maritime (MSC 98) de l'Organisation maritime internationale (OMI) s'est tenue au siège de l'OMI, à Londres, Royaume-Uni, du 7 au 16 juin. L'adjoint aux directeurs David Wyatt y a représenté l'OHI.
2. Les débats sur des questions qui sont susceptibles de présenter un intérêt particulier pour les Etats membres de l'OHI sont résumés dans l'annexe A. Le rapport complet du MSC 98 (MSC 98/23) sera mis à disposition sur le site web IMODOCS (<https://webaccounts.imo.org/>) dès sa parution.

Dates des prochaines sessions du MSC

3. Les prochaines sessions du MSC sont prévues du 16 au 25 mai 2018 (MSC 99) et du 3 au 7 décembre 2018 (MSC 100) au siège de l'OMI, à Londres.

Actions requises de la part de l'OHI et de ses Etats membres

4. Compte tenu des conclusions de la 4^{ème} session du sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage de l'OMI (cf. référence B), le MSC a convenu d'activer le groupe d'harmonisation OMI/OHI sur la modélisation des données (HGDM) afin de travailler sur le résultat relatif à l'élaboration d'orientations sur la définition et l'harmonisation du format et de la structure des portefeuilles de services maritimes et a approuvé la tenue de la première réunion de ce groupe, au siège de l'OMI, à Londres, du 16 au 20 octobre 2017.
5. L'item de travail du HGDM se rapporte directement aux tâches attribuées par le comité des services et des normes hydrographiques de l'OHI (HSSC) au groupe de travail sur la fourniture des informations nautiques (NIPWG) et au groupe de travail sur la S-100 (S-100WG). Le Secrétariat de l'OHI contactera les présidents du HSSC, ainsi que du NIPWG et du S-100WG, afin de s'assurer que les intérêts de l'OHI soient représentés de manière appropriée au sein du HGDM. Il est attendu que la participation des membres des groupes de travail à cette première réunion du HGDM ainsi qu' à toute réunion ultérieure soit prise en charge par leur organisation nationale.
6. D'une manière plus générale et conformément au mandat du HGDM, les Etats membres de l'OHI et les organisations accréditées à titre d'observateurs à l'OHI sont encouragés à envisager de participer à cette première réunion du HGDM et aux réunions suivantes. Les services hydrographiques

Cartographier nos mers, océans et voies navigables - plus important que jamais

nationaux sont également encouragés à contacter à ce sujet l'organisation nationale que les représente à l'OMI et qui est d'ordinaire l'administration maritime.

7. Tous les documents pertinents et la procédure d'inscription seront mis à disposition via la section HGDM de la page HSSC sur le site web de l'OHI, à la rubrique www.iho.int > Accueil > Comités & GT > HSSC.

Veillez agréer, Madame la directrice, Monsieur le directeur, l'assurance de ma haute considération,

Pour le Secrétaire général,



Gilles BESSERO
Directeur

Diffusion :

- Etats membres de l'OHI
- Observateurs au HSSC
- Président du HSSC
- Président du NIPWG
- Présidente du S-100WG

Annexe A : Résumé des débats du MSC 98

Résumé des débats du MSC 98

Mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer

1. Le comité a encouragé les Etats membres à utiliser le module du système global intégré d'information (GISIS) consacré à la simplification des formalités ainsi que les informations contenues dans l'appendice à la MSC.1/Circ.896/Rev.2 - *Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic, à la contrebande ou au transport de migrants par mer* – pour signaler les incidents. Le MSC a également reconnu que la recherche et le sauvetage (SAR) ne constituaient pas une réponse acceptable à long terme pour les mouvements migratoires mixtes effectués par mer et que la communauté internationale devait être prête à revoir, si nécessaire, les dispositions réglementaires internationales.

Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)

2. Le comité a adopté les projets d'amendements aux résolutions suivantes :

- MSC.148(77) sur les *Normes de fonctionnement révisées du matériel télégraphique à impression directe à bande étroite pour la réception d'avertissements concernant la météorologie et la navigation et de renseignements urgents destinés aux navires (NAVTEX)* – qui sera publié en tant que résolution MSC.430(98);
- MSC.306(87) sur les *Normes de performance révisées de l'équipement d'appel de groupe amélioré (AGA)* – qui sera publié en tant que résolution MSC.431(98);
- MSC.401(95) sur les *Amendements aux normes de performance des récepteurs de radionavigation multi-systèmes de bord* – qui sera publié en tant que résolution MSC.432(98).

3. Le MSC a soutenu les propositions d'amendements du texte ainsi que le projet de résolution MSC sur les normes de fonctionnement pour l'utilisation des stations terriennes de navires au sein du SMDSM, incluant des révisions soumises par le Royaume-Uni, les Etats-Unis et le Comité international radio-maritime (CIRM). En particulier le Royaume-Uni et les Etats-Unis ont proposé un libellé révisé afin de couvrir les équipements déjà en service ou à des stades de conception avancés, pour que ces équipements répondent aux normes de fonctionnement de l'OMI. Le CIRM a proposé de conserver la capacité de clairement identifier toute information de position non actualisée pendant plus de 24 heures. Le MSC a préféré le libellé proposé par le Royaume-Uni selon lequel si la position du navire remonte à plus de [23,5 heures], la position est clairement identifiée avec la date et l'heure du relevé de la position en temps universel coordonné (UTC) aux fins d'alerte en cas de détresse ; cependant le MSC a décidé d'utiliser le délai limite de 24 heures, comme proposé par le CIRM. Le Secrétariat a été chargé de porter les amendements rédactionnels nécessaires et de les publier en tant que résolution MSC.433(98).

4. Le MSC a avalisé la mesure prise par le sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (NCSR) en vue de charger le Secrétariat de transmettre une note de liaison sur les changements découlant de la présentation des informations NAVTEX et SafetyNET d'Inmarsat-C sur des dispositifs d'affichage intégré de navigation (cf. NCSR4/29 annexe 6) à l'OHI, à l'Organisation météorologique mondiale (OMM) et au comité technique (TC) 80 de la Commission électrotechnique internationale (IEC).

5. Le MSC a approuvé le projet de plan de modernisation du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) ainsi que les projets d'amendements du chapitre IV de la convention SOLAS et de ses appendices relatifs aux certificats, en vue de leur adoption ultérieure lors du MSC 99. Le comité a également souscrit au texte proposé sur l'emploi de l'expression *service mobile par satellite agréé* et à la définition qui a été soumise.

6. Le comité a validé l'avis du NCSR quant au fait que l'agrément du service de données sur la sécurité maritime FleetBroadband d'Inmarsat, en vue de son utilisation dans le cadre du SMDSM, devrait être traitée comme une nouvelle demande, tout en notant que, dans ce cas particulier, les éléments de la résolution A.1001(25) ne s'appliqueraient pas tous et que la demande serait soumise à une évaluation détaillée des éléments pertinents par l'Organisation internationale des télécommunications par satellite (IMSO). Le MSC a invité l'IMSO à procéder à l'évaluation technique et opérationnelle nécessaire du service de données sur la sécurité maritime FleetBroadband d'Inmarsat et à soumettre un rapport à l'examen du NCSR.

7. Le comité a approuvé la réunion intersession de la quatorzième session du groupe d'experts OMI/UIT sur les questions relatives aux radiocommunications maritimes qui se tiendra mi-2018 au siège de l'OMI.

Hydrographie et cartographie

8. Le MSC a traité différentes questions liées à l'hydrographie et à la cartographie marine résultant de la 4^{ème} session du NCSR (NCSR 4) tenue en mars de cette année. Les principaux sujets incluaient l'adoption de la modification de la route à double sens de Long Sand Head et de la zone de prudence intérieure de SUNK établies dans le cadre de l'actuel dispositif de séparation du trafic intitulé « Dans la zone de Sunk et au niveau de l'accès nord de l'estuaire de la Tamise » pour diffusion via la circulaire COLREG.2/Circ.69 ; l'adoption d'une nouvelle route recommandée « Au large de la côte occidentale de l'île d'Izu O Shima », une nouvelle zone à éviter « Au large de la péninsule d'Osa, sur la côte Pacifique du Costa Rica » et une nouvelle zone à éviter en tant que mesure de protection pour la « zone maritime particulièrement vulnérable du Parc naturel du Récif de Tubataha situé dans la mer de Sulu » qui doit être publiée en tant que SN.1/Circ.335. Ces mesures d'organisation du trafic entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

9. Le MSC a également autorisé le NCSR à transmettre des propositions d'organisation du trafic dans lesquelles les mesures d'organisation du trafic concernent principalement la protection de l'environnement, au comité de la protection du milieu marin (MEPC) aux fins de conseils sur les aspects relatifs au milieu marin, avant d'examiner les propositions en détail.

10. Le comité a approuvé les modifications à la circulaire MSC.1/Circ.1503– *ECDIS – Guide de bonnes pratiques* préparées par le sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille (HTW) et a chargé le Secrétariat de les publier en tant que MSC.1/Circ.1503/Rev.1.

Recueil sur la navigation polaire

11. Le comité a décidé de remplacer l'intitulé du résultat relatif au recueil sur la navigation polaire « Recueil de règles obligatoires applicables aux navires non soumis à la convention SOLAS exploités dans les eaux polaires » par « Mesures de sécurité applicables aux navires non soumis à la convention SOLAS exploités dans les eaux polaires ». La Nouvelle-Zélande a suggéré une approche possible pour la progression de cette seconde phase, incluant une analyse préliminaire de la manière dont le recueil, tel qu'adopté par les résolutions MSC.385(94) et MEPC.264(68), pourrait être appliqué aux navires non soumis à la convention SOLAS. Notant que pour l'Antarctique le plus important est d'assurer la sécurité des navires de pêche et des yachts, il a été suggéré de développer la seconde phase pour la zone antarctique en premier lieu et, fort de cette expérience, de l'étendre ensuite aux eaux arctiques.

12. Il a été reconnu que la perte de vies humaines et l'impact sur l'environnement, dans le cas de navires non soumis à la convention SOLAS, exploités dans les eaux polaires, nécessitaient une action urgente. Des avis se sont exprimés en faveur du report des travaux jusqu'à ce qu'une expérience ait été acquise quant au nouveau recueil pour les navires soumis à la convention SOLAS. Par ailleurs, étant donné que l'accord du Cap de 2012 sur la sécurité des navires de pêche n'était pas encore entré en vigueur, il a été jugé plus approprié d'attendre son entrée en vigueur. En raison de statistiques d'accidents inacceptables pour les navires de pêche, les Etats membres de l'OMI ont été invités à signer

l'accord du Cap de 2012 et ainsi à accélérer son entrée en vigueur. Il a été noté que le recueil polaire est un ajout à la convention SOLAS de 1974 et qu'il ne contient qu'une partie des exigences de sécurité. Par conséquent, il n'existe pas de normes de sécurité convenues à l'échelle internationale à partir desquelles on puisse élaborer des directives pour les navires non soumis à la convention SOLAS. Il a également été noté que le recueil ne s'applique pas aux cargos jaugeant entre 300 et 500 tonnes brutes, et que les navires de pêche et les yachts ne sont couverts par aucune norme de sécurité internationale de base. Faisant référence au manque de données de base issues de levés hydrographiques et à l'insuffisance de la cartographie marine dans les eaux polaires, ainsi que le souligne l'actuel recueil pour les navires soumis à la convention SOLAS, il n'a pas été suggéré de répéter ou de développer ces informations.

13. Les dispositions relatives à l'évitement des mammifères marins, contenues dans la partie 1-A du chapitre 11 du recueil sur la navigation polaire et l'examen des données et des outils de communication relatifs à sa mise en œuvre ont été débattus et le comité a demandé aux Etats membres de l'OMI et aux organisations concernées de rendre compte de l'état de leurs recueils d'informations relatives aux mammifères marins en vue de communiquer ces informations aux capitaines en transit dans les eaux polaires.

14. Dans le cadre des programmes de travail, notant le changement d'intitulé du résultat, le MSC a convenu de déplacer le résultat de l'agenda au-delà de la période biennale pour l'inscrire à l'agenda de la période biennale 2018-2019 et à l'ordre du jour provisoire du MSC 99 dans l'optique qu'une décision de principe soit prise en ce qui concerne le champ d'application de la seconde phase du recueil polaire, son caractère obligatoire ou de « recommandation » et les types de navires auxquels il serait applicable.

e-Navigation

15. Afin d'éviter de multiples amendements à la résolution MSC.252(83) sur les normes de fonctionnement révisées des systèmes de navigation intégrés (INS), le comité a convenu de reporter l'approbation des amendements à cette résolution, jusqu'à l'achèvement des travaux relatifs aux directives pour l'affichage harmonisé des renseignements sur la navigation reçues par le biais du matériel de communication au NCSR 5.

16. Dans ce contexte, le comité a convenu de conserver le résultat sur les « nouveaux modules pour les normes de fonctionnement révisées des systèmes de navigation intégrés (INS) (résolution MSC.252(83)) relatif à l'harmonisation de la conception de la passerelle et de l'affichage des renseignements » dans l'agenda au-delà de la période biennale du NCSR, afin d'examiner la question de manière plus approfondie le moment venu.

17. Compte tenu des conclusions du NCSR 4, le MSC a convenu d'activer le groupe d'harmonisation OMI/OHI sur la modélisation des données (HGDM) pour effectuer des travaux sur le résultat « Elaborer des orientations sur la définition et l'harmonisation du format et de la structure des portefeuilles de services maritimes (MSP) » et a approuvé la tenue de la première réunion de ce groupe, au siège de l'OMI, à Londres, du 16 au 20 octobre 2017.

Cyber sécurité maritime

18. Le comité a approuvé la circulaire MSC-FAL.1/Circ.3 – *Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes* qui remplace les directives provisoires contenues dans la circulaire MSC.1/Circ.1526. Concernant la mise en œuvre de la gestion des cyber-risques maritimes, le MSC, notant les conseils fournis par la division des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OMI selon lesquels les cyber-risques pourraient être traités dans le cadre des dispositions actuelles du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) et du code international de gestion de la sécurité (ISM) et notant que plusieurs Etats membres ont considéré que la mise en œuvre obligatoire de prescriptions en matière de gestion des cyber risques maritimes posait problème, a convenu que ceci nécessiterait un examen plus approfondi après avoir acquis davantage d'expérience dans l'utilisation des directives.

19. Le comité a noté que Singapour et le Conseil maritime international et baltique (BIMCO) avaient préparé des posters sur la gestion du cyber risque pour diffusion aux navires afin d'attirer l'attention des équipages sur les questions de sécurité informatique, et que la version 2.0 des directives de cyber sécurité industrielles serait publiée prochainement et ferait l'objet d'un compte rendu au MSC. Le comité a également noté que l'Organisation internationale de normalisation (ISO) avait entrepris des travaux d'évaluation des risques de sécurité informatique en mettant l'accent sur la sécurité informatique à bord des navires.

Président et vice-président

20. Le MSC a réélu à l'unanimité M. Bradley Groves d'Australie au poste de président et M. Juan Carlos Cubisino d'Argentine au poste de vice-président du comité pour 2018.

21. Le président a confirmé que le MSC 98 était la dernière session du MSC à laquelle M. Ashok Mahapatra, directeur de la division de la sécurité maritime, participerait dans le cadre du Secrétariat de l'OMI, en raison de son départ en retraite prévu pour le mois d'octobre.