



Dossier de l'OHI n° S3/3055

LETTRE CIRCULAIRE
34/2018
11 juin 2018

**RAPPORT SUR LA 99^{ÈME} SESSION DU COMITE DE LA SECURITE
MARITIME DE L'OHI (MSC-99)**

Références :

- A. LC de l'OHI 43/2017 du 30 juin – *Rapport sur la 98^{ème} session du comité de la sécurité maritime de l'OMI (MSC 98)*;
- B. LC de l'OHI 25/2018 du 12 mars – *Rapport sur la 5^{ème} session du sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage de l'OMI (NCSR 5)*.

Madame la directrice, Monsieur le directeur,

1. Comme annoncé à la référence A, la 99^{ème} session du Comité de la sécurité maritime (MSC-99) de l'Organisation maritime internationale (OMI) s'est tenue au siège de l'OMI, à Londres, Royaume-Uni, du 15 au 25 mai.
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-99 (MSC-99/22) 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 3 au 7 décembre 2018 (MSC-100) et du 5 au 14 juin 2019 (MSC-101) au siège de l'OMI, à Londres. Notant les préoccupations du président du Sous-comité du NCSR eu égard à la charge de travail du NCSR et dans le but d'éliminer les retards des résultats prévus qui sont en suspens ainsi que pour donner aux groupes de travail suffisamment de temps pour traiter tous les sujets dont ils sont chargés, le Comité a convenu de proposer au Conseil de l'OMI que le Sous-comité NCSR soit prolongé de 3 jours en tant que test pour les deux prochaines sessions. Le MSC a donc proposé au Conseil que la sixième session du NCSR ait lieu du 16 au 25 janvier 2019.

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

4. Compte tenu des conclusions de la 5^{ème} session du NCSR (cf. référence B), le MSC a approuvé la tenue de la seconde réunion du groupe d'harmonisation OMI/OHI sur la modélisation des données (HGDM), au siège de l'OMI, à Londres, du 29 octobre au 2 novembre 2018 pour continuer à 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.
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 réunion du HGDM 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 réunion du HGDM. Les Services hydrographiques nationaux sont également encouragés à contacter à ce sujet l'organisation nationale qui 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.

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

Pour le Secrétaire général,



Abri KAMPFER
Directeur

Diffusion :

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

Annexe A : Résumé des discussions du MSC-99

Résumé des discussions du MSC-99

Mouvements migratoires dangereux effectués par mer

1. Au cours des discussions inter-institutions sur le thème des mouvements migratoires mixtes, plusieurs déclarations ont été effectuées, mettant en exergue les actions et efforts réalisés par de nombreuses organisations et agences dans la Méditerranée centrale. Le Comité a reconnu les travaux significatifs entrepris par l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) et par le Haut-commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (UNHCR) afin de traiter les causes profondes des problèmes et a exprimé son appréciation aux Etats membres de l'OMI et au secteur maritime pour leur contribution au sauvetage de migrants en mer dans la Méditerranée, en particulier à la Grèce, à l'Italie, à Malte et au Maroc, ainsi qu'à la Force navale de l'Union européenne - Méditerranée (EUNAVFOR MED) Opération SOPHIA et à ses efforts de renforcement des capacités visant à créer des services de recherche et de sauvetage en Libye.
2. Le Comité a encouragé les Etats membres à utiliser le module de simplification des formalités du système global intégré d'information de navigation (GISIS) ainsi que les informations incluses 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 rendre compte de tout incident.
3. Le Comité a invité le Secrétariat de l'OMI ainsi que les agences des NU présentes à informer le MSC-100 des progrès réalisés concernant le pacte mondial sur les migrations et le pacte mondial sur les réfugiés.

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

4. Le Comité a approuvé et adopté les résolutions et circulaires suivantes :
 - MSC.252(83) – *Amendements aux normes de fonctionnement révisées des systèmes de navigation intégrés (INS)* – qui sera publiée en tant que résolution MSC.452(99) ;
 - MSC.450(99) – *Déclaration d'agrément des services mobiles maritimes par satellite fournis par Inmarsat Global Ltd* – pour le service de données de sécurité maritime FleetBroadband aux fins d'utilisation dans le SMDSM ;
 - MSC.451(99) – *Déclaration d'agrément des services mobiles maritimes par satellite fournis par Iridium Satellite LLC* – pour le service vocal de sécurité, le service de transmission de données en salves courtes et le service d'appel de groupe amélioré d'Iridium aux fins d'utilisation dans le SMDSM ; et
 - MSC.1/Circ.1593 – *Directives intérimaires pour l'affichage harmonisé des renseignements sur la navigation reçus par le biais du matériel de communication.*
5. Le MSC a noté avec inquiétude la question de l'interférence des communications mobiles terrestres avec les communications maritimes par satellite L-band, particulièrement dans les zones portuaires et aux approches des ports. Le Comité a pris note du fait que les discussions qui ont eu lieu à l'Union internationale des télécommunications (UIT) ainsi qu'au sein d'un vaste éventail d'organes de gestion étaient dominés par l'industrie du téléphone mobile, et a également noté l'absence de l'administration maritime lors de ces réunions. Le MSC a encouragé les administrations maritimes à maintenir une étroite collaboration avec leurs autorités nationales participant aux réunions de l'UIT et des organes régionaux concernés par la gestion du spectre en vue de résoudre cette question critique de sécurité. En outre, le Comité a demandé au Secrétariat de l'OMI d'envoyer un courrier à l'UIT mettant en exergue ces inquiétudes, notamment l'impact sur les services SMDSM et sur la sauvegarde de la vie humaine en mer.

6. Tout en reconnaissant le rôle et l'expérience du groupe de coordination International SafetyNET de l'OMI et du sous-comité SMAN pour ce qui est de la mise en œuvre opérationnelle de la fourniture de renseignements sur la sécurité maritime (RSM), le Comité a néanmoins chargé l'Organisation internationale des télécommunications par satellite (IMSO) de superviser l'achèvement des aspects techniques restant du processus d'agrément du système d'Iridium ainsi que la phase subséquente de mise en œuvre opérationnelle aux fins d'intégration au sein du SMDSM et du service mondial d'avertissements de navigation (SMAN). Le Comité a accepté de transmettre au sous-comité NCSR la demande d'agrément du service de message du système BeiDou de la Chine en vue de son utilisation dans le cadre du SMDSM et a chargé l'IMSO d'entreprendre l'évaluation technique et opérationnelle nécessaire.

7. Le MSC a adopté le Plan de modernisation du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) ainsi que le projet d'amendements au chapitre IV de la Convention SOLAS et à ses appendices sur les certificats. Le Comité a également approuvé l'utilisation de l'expression *service mobile par satellite agréé* et la définition qui a été soumise. Le Comité a approuvé la tenue de la réunion intersession de la quatorzième session du groupe d'experts mixte OMI/UIT sur les questions liées aux radiocommunications maritimes du 2 au 7 septembre 2018 au siège de l'OMI.

Hydrographie et cartographie marine

8. Le MSC a traité différentes questions liées à l'hydrographie et à la cartographie marine résultant de la 5^{ème} session du NCSR (NCSR-5) qui s'est tenu en février cette année. Les principaux items incluaient l'établissement de nouveaux dispositifs de séparation du trafic et de mesures associées « dans le chenal de Dangan » et « aux abords de Kattegat » pour diffusion via la COLREG.2/Circ.71. La réunion a également pris note de l'adoption de nouvelles mesures d'organisation du trafic maritime autres que les dispositifs de séparation du trafic, et de l'adoption d'amendements aux mesures existantes « dans l'océan Atlantique au large des côtes du Ghana », d'une zone de prudence « n° 2 du chenal de Dangan », de routes en eaux profondes, de routes recommandées et d'une zone de prudence « aux abords de Kattegat » et de routes à double-sens de circulation, de zones de prudence et de zones à éviter « dans la mer de Béring et dans le détroit de Béring » qui seront publiés en tant que SN.1/Circ.336. Le Comité a décidé que les mesures couvrant « dans le chenal de Dangan », « dans l'océan Atlantique au large des côtes du Ghana » et « dans la mer de Béring et dans le détroit de Béring » devraient entrer en vigueur six mois après leur adoption, à savoir le 1^{er} décembre 2018, et que les mesures couvrant « aux abords de Kattegat » entreraient en vigueur le 1^{er} juillet 2020.

9. Tenant compte des commentaires faits par l'OHI et par le Comité international radio-maritime (CIRM) au cours des discussions sur les questions relatives à l'ECDIS, en particulier celles en lien avec les mises à jour des logiciels, l'homologation et la cyber sécurité, le Comité a incité la délégation de la Chine et d'autres parties intéressées à envisager de soumettre une proposition en vue de traiter ces questions. Le Comité a également invité l'OHI à le tenir informé de ses progrès en vue de résoudre la potentielle faille de sécurité associée aux fichiers identifiés provenant du jeu de données d'échange d'ENC et de porter à l'attention du NCSR des propositions de solutions de protection dans le cadre du rapport périodique de l'OHI sur les questions relatives à l'ECDIS. Le MSC a convenu de révoquer la circulaire III.2/Circ.2 le 1^{er} juillet 2018 comme proposé par le NCSR-5.

Mesures de sécurité applicables aux navires non visés par la Convention SOLAS qui sont exploités dans les eaux polaires

10. Le MSC a approuvé la décision selon laquelle toutes les mesures de sécurité devraient s'appliquer dans les zones de l'Arctique et de l'Antarctique aux navires effectuant des voyages internationaux. Lors de l'examen de mesures de sécurité spécifiques à chaque type de navire, étant donné qu'on a estimé que le champ d'application devrait être établi au cas par cas, il a été décidé que les types de navires à prendre en compte étaient les navires de pêche d'une longueur supérieure à 24 mètres (pour s'aligner sur l'Accord du Cap de 2012), les navires de plaisance dont le tonnage brut est

supérieur à 300 n'effectuant pas de commerce et les porte-conteneurs dont le tonnage brut est inférieur à 500. Le Comité a proposé d'examiner lors du MSC-100 l'application obligatoire plus large des chapitres 9 à 11 de la partie 1-A du Recueil sur la navigation polaire qui inclut la sécurité de la navigation, les communications et la planification du voyage. Les parties intéressées ont été encouragées à soumettre des propositions aux fins de discussions plus avant lors du MSC-100.

e-Navigation

11. Le MSC a approuvé la tenue de la seconde réunion du HGDM OMI/OHI, au siège de l'OMI, à Londres, du 29 octobre au 2 novembre 2018. Le Comité a approuvé que le plan d'implémentation actualisé de la e-navigation soit diffusé en tant que MSC.1/Circ.1595.

Navires de surface autonomes (MASS)

12. Le Comité a approuvé un cadre pour la conduite d'un exercice de définition réglementaire, la liste des instruments règlementaires à examiner, le type et la taille des navires, la méthodologie pour l'exercice, et le plan de travail. L'objectif de cet exercice de définition est de déterminer comment l'exploitation sûre, sans danger et rationnelle des navires de surface autonomes pourrait être traitée dans les instruments de l'OMI. Un objectif clair de l'exercice de définition réglementaire est d'évaluer à quel point le cadre réglementaire actuel qui relève du MSC pourrait être affecté, afin de traiter l'exploitation des navires de surface autonomes.

13. Le comité a défini un navire de surface autonome comme étant un navire qui, à divers degrés, peut être exploité sans interaction humaine. Le MSC a convenu que les degrés d'autonomie pourraient être organisés comme suit :

- Navire doté de processus et d'une aide à la décision automatisés ;
- Navire commandé à distance avec des gens de mer à bord ;
- Navire commandé à distance sans gens de mer à bord ; et
- Navire complètement autonome.

14. Le MSC a identifié une liste préliminaire d'instruments obligatoires et non obligatoires relatifs à la sûreté et à la sécurité maritime qui doivent être pris en considération dans le cadre de l'exercice de définition règlementaire. Le Comité a également examiné la taille et le type de navires, la méthodologie à utiliser et un plan de travail.

15. Les Etats membres et les organisations internationales ont été invités à soumettre des propositions au MSC-100 sur le développement de directives provisoires pour les essais relatifs aux navires de surface autonomes. Le MSC a également créé un groupe de correspondance sur les navires de surface autonomes, sous la coordination du capitaine de vaisseau Marko Rahikainen (Finlande) (marko.rahikainen@trafi.fi), qui a été chargé de fournir un rapport au MSC-100, et qui devrait inclure les résultats de l'essai du cadre.