



Dossier de l'OHI n°S3/3055

**LETTRE CIRCULAIRE 36/2019**  
**9 juillet 2019**

## **RAPPORT SUR LA 101<sup>ÈME</sup> SESSION DU COMITE DE LA SECURITE MARITIME DE L'OMI (MSC 101)**

Références :

- A. LC de l'OHI 34/2018 du 11 juin – *Rapport sur la 99<sup>ème</sup> session du Comité de la sécurité maritime de l'OMI (MSC 99)* ;
- B. LC de l'OHI 14/2019 du 4 mars – *Rapport sur la 6<sup>ème</sup> session du sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage de l'OMI (NCSR 6)*.

Madame la Directrice, Monsieur le Directeur,

1. Comme annoncé à la référence A, la 101<sup>ème</sup> session du Comité de la sécurité maritime (MSC 101) de l'Organisation maritime internationale (OMI) a eu lieu au Siège de l'OMI, à Londres, Royaume-Uni, du 5 au 14 juin.
2. Les débats sur des questions susceptibles de présenter un intérêt spécifique pour les Etats membres de l'OHI sont résumés dans l'Annexe A. Le rapport complet du MSC 101 (MSC 101/24) sera disponible sur le site web IMODOCS (<https://webaccounts.imo.org/>) dès sa parution.

### **Dates des prochaines sessions du MSC**

3. Il est prévu que la prochaine session du MSC se déroulera du 13 au 22 mai 2020 (MSC 102) au Siège de l'OMI, à Londres. Notant les préoccupations du président du sous-comité NCSR eu égard à la charge de travail du NCSR et dans le but de résorber le retard des parutions prévues et en attente et de laisser aux groupes de travail suffisamment de temps pour régler toutes les questions dont ils sont chargés, la septième session du NCSR devrait avoir lieu du 15 au 24 janvier 2020.
4. Le Dr Graham Allen, Directeur adjoint du projet Seabed 2030 de la Nippon Foundation (NF)-GEBCO, a fait une présentation lors de l'un des événements post plénière, soutenue par un document d'information soumis au MSC 101. Il a donné des éléments sur la GEBCO et sur le projet Seabed 2030 et a souligné les progrès réalisés par Seabed 2030 à ce jour ainsi que les prochaines étapes visant à accroître la couverture bathymétrique mondiale existante. Il a souligné le récent succès de la NF-GEBCO Alumni team qui a remporté le prix Shell Ocean Discovery XPrize. Il a conclu avec les actions que les administrations maritimes pourraient prendre à l'appui du projet et ainsi contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) 14 des Nations Unies et de la Décennie des sciences océaniques des Nations Unies pour le développement durable.

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 du HSSC
- Président du HSSC
- Président du NIPWG
- Président du S-100WG

Annexe A : Résumé des débats du MSC 101

## Résumé des débats au MSC 101

### Mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer

1. Le MSC a reçu des rapports sur la progression du Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières et du Pacte mondial sur le partage des responsabilités concernant les réfugiés. Le MSC a reçu un certain nombre de rapports d'Etats membres directement impliqués dans les opérations, en particulier ceux impliqués dans la mer Méditerranée centrale, et dans les efforts entrepris afin de faciliter encore davantage la coopération multilatérale et de rechercher des solutions aux problèmes communs par le partage des expériences et des meilleures pratiques. Le comité a noté que depuis le lancement de la plateforme inter institutions d'échange de renseignements sur le trafic illicite de migrants par mer par GISIS (Système mondial intégré de renseignements maritimes), seuls sept incidents avaient été signalés. Les Etats membres ont été encouragés à communiquer et à actualiser les renseignements qui figuraient dans l'appendice de la circulaire MSC.1/Circ.896/Rev.2 intitulée *Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées à la traite, au trafic illicite ou au transport de migrants par mer*.

2. Le Comité a invité le Secrétariat de l'OMI et les agences participantes des Nations Unies à rendre compte au MSC 102 des progrès accomplis en ce qui concerne le Pacte mondial pour les migrations et le Pacte mondial pour les réfugiés.

### Systeme mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)

3. Le Comité a approuvé et adopté les résolutions et circulaires suivantes :

- MSC.1/Circ.1364/Rev.1/Corr.1 sur les *Amendements au Manuel SafetyNET international révisé* ;
- MSC.1/Circ.1611 sur les *Recommandations intérimaires sur les prescriptions techniques applicables à Fleet Safety* ;
- MSC.468(101) sur les *Amendements à la diffusion de renseignements sur la sécurité maritime* (résolution A.705(17), telle que modifiée) ;
- MSC.469(101) sur les *Amendements au Service mondial d'avertissements de navigation* (résolution A.706(17), telle que modifiée) ; et
- MSC.470(101) sur les *Amendements au Document d'orientation sur le Service mondial de renseignements et d'avis relatifs à la météorologie maritime et à l'océanographie de l'OMI/OMM* (résolution 1051(27))

4. Au cours des longs débats sur la résolution MSC.468(101) sur le rôle de l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites (IMSO) et en dépit de l'importante opposition de plusieurs Etats membres incluant certains coordinateurs NAVAREA hôtes, l'IMSO a pu inclure ses propositions d'amendements visant à reconnaître le rôle de l'IMSO pour qu'elle s'acquitte de ses responsabilités en matière de contrôle, conformément à la résolution A.1001(25).

5. Nonobstant la nécessité de souligner l'avant-projet de manuel intérimaire sur le service SafetyCast d'Iridium et le fait qu'il est mis à disposition afin de faciliter la phase test d'exploitation opérationnelle des services de satellites mobiles, tel que formulé par l'OHI et l'OMM dans leur soumission commune MSC 101/11/1, le MSC a convenu de communiquer le manuel intérimaire sur les services SafetyCast assurés par Iridium sous couvert d'une circulaire MSC, jusqu'à la finalisation d'un document complet et arrivé à maturité. Le Comité a donc approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1613 intitulée « *Manuel intérimaire sur le service*

*SafetyCast d'Iridium* ». Plusieurs Etats membres ont fait part de préoccupations quant à l'autorité perçue du manuel avec la suppression du terme « projet » du titre.

6. Le Comité a noté les informations fournies par l'IMSO sur les développements concernant l'offre de rachat d'Inmarsat plc par Connect Bidco Limited Consortium, en particulier en ce qui concerne l'engagement de ce dernier à continuer d'assurer l'appui aux services agréés de communications par satellite dans le cadre du SMDSM.

7. Le Comité a décidé d'inclure dans son ordre du jour post biennal un compte rendu sur la *Révision des critères applicables à la fourniture de systèmes mobiles de communication par satellite dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) (résolution A.1001(25))*. Il a par ailleurs été convenu que le NCSR examinerait cette question après l'achèvement de la révision du chapitre IV de la Convention SOLAS. Le Comité a décidé en outre qu'il y aurait lieu d'évaluer le service de messages du Système BeiDou (BDMSS) conformément aux prescriptions existantes figurant dans la résolution A.1001(25), en tenant compte des interprétations et/ou des exceptions qui découleraient de l'évaluation d'Iridium, et qu'il y aurait lieu de prévoir une période de transition aux fins de la mise en œuvre des dispositions révisées.

### **Hydrographie et cartographie**

8. Le MSC a traité diverses questions relatives à l'hydrographie et à la cartographie marine résultant de la 6<sup>ème</sup> session du NCSR (NCSR 6) tenue en janvier cette année. Les principaux items incluaient la création de nouveaux dispositifs de séparation du trafic maritime et de mesures associées « dans le détroit de la Sonde » et « dans le détroit de Lombok » aux fins de diffusion via la COLREG.2/Circ.74 ; l'adoption de nouvelles mesures d'organisation du trafic maritime et d'amendements à des mesures existantes, autres que les dispositifs de séparation du trafic maritime, en tant que nouvelles zones de prudence « dans le détroit de la Sonde » et « dans le détroit de Lombok » contenant des instructions recommandées pour la circulation ; et des amendements aux « Recommandations relatives à la navigation dans la Manche et dans le détroit du Pas-de-Calais » qui seront publiées en tant que SN.1/Circ.337. Le Comité a décidé que les mesures « dans le détroit de la Sonde » et « dans le détroit de Lombok » entreraient en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2020 et que les amendements aux « Recommandations relatives à la navigation dans la Manche et dans le détroit du Pas-de-Calais » entreraient en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Le MSC a également avalisé la publication de la SN.1/Circ.232/Add.2, qui recommandait l'abrogation des SN/Circ.232 et SN.1/Circ.232/Add.1 sur le « Dispositif de séparation de trafic d'Ouessant, zone de navigation côtière associée, et chenaux et passages du Fromveur, du Four, de La Helle et du Raz de Sein », qui étaient obsolètes.

9. Le MSC a approuvé la circulaire MSC (MSC.1/Circ.1609) sur les *Directives relatives à la normalisation de la conception de l'interface utilisateur du matériel de navigation, S-Mode*, dont la date d'effet est fixée au 14 juin 2019. Le Comité a également adopté la résolution MSC.466(101) sur les *Amendements aux normes de performance pour la présentation des renseignements de navigation sur les écrans de navigation de bord* et a approuvé la SN.1/Circ.243/Rev.2 sur les *Directives pour la présentation des symboles, termes et abréviations utilisés pour la navigation*, qui seront appliquées :

- à l'équipement radar, aux systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) et aux systèmes de navigation intégrés (INS) installés après le 1<sup>er</sup> janvier 2024 ; et
- à tous les autres dispositifs d'affichage disponibles sur le pont d'un navire installés après le 1<sup>er</sup> juillet 2025.

Les indications données par les trois documents influenceront sur la présentation de l'interface utilisateur de l'ECDIS à compter de 2024.

10. Le Comité a adopté la résolution MSC.467(101) sur les – *Orientations sur la définition et l'harmonisation de la présentation et de la structure des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation* et a approuvé la MSC.1/Circ.1610 sur les *Descriptions initiales des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation*.

11. Le Comité a avalisé l'invitation par le NCSR 6 du Comité de la simplification des formalités (FAL) à examiner les descriptions des services maritimes 4 (services portuaires) et 8 (notification navire-terre) et à fournir des commentaires et des conseils sur la meilleure voie à suivre. Ayant pris note des décisions du FAL 43 à ce sujet (FAL 43/20, paragraphes 7.21 à 7.23), en particulier de sa décision d'inclure le comité FAL en tant qu'organe associé pour le résultat 2.11, le Comité a chargé le NCSR 7 de rendre compte au FAL 44 du résultat de ses travaux relatifs au résultat 2.11 (Examen des descriptions des services maritimes dans le contexte de l'e-navigation).

### **Mesures de sécurité pour les navires non soumis à la Convention SOLAS exploités dans les eaux polaires**

12. Dans le cadre de son examen des mesures de sécurité pour les navires non soumis à la Convention SOLAS exploités dans les eaux polaires, le Comité a approuvé le projet de résolution de l'Assemblée encourageant vivement la mise en œuvre de recommandations pour les navires non soumis à la Convention SOLAS exploités dans les eaux polaires, ainsi que des mesures de soutien visant à réduire les risques opérationnels. Le MSC a convenu de charger le NCSR 7 d'envisager de rendre l'application des chapitres 9 et 11 du Recueil sur la navigation polaire obligatoires pour les navires non SOLAS, tout en tenant compte des conséquences et de la faisabilité de l'application de ces chapitres avant d'entamer le développement d'amendements aux instruments obligatoires.

### **Navires de surface autonomes maritimes (MASS)**

13. Le Comité a pris note des progrès de l'exercice de définition réglementaire. Le MSC a encouragé les Etats membres de l'OMI à contribuer à la première étape de l'exercice de définition réglementaire et a invité les Etats membres à soumettre les résultats de cette première étape au groupe de travail intersession. Le Comité a approuvé le mandat du groupe de travail intersession et a approuvé le projet de directives intérimaires pour les essais des MASS ainsi que la circulaire MSC associée (MSC.1/Circ.1604).

14. Plusieurs principes et objectifs fondamentaux ont été identifiés et approuvés :

- La gestion des risques, incluant l'analyse et le contrôle des risques ainsi que les plans et mesures d'urgence appropriés ;
- La conformité avec les instruments obligatoires ;
- L'équipage et les qualifications du personnel impliqué dans les essais des MASS afin d'inclure les opérateurs à bord et à distance ainsi que tout autre personne impliquée dans l'essai en cours ;
- L'élément humain, incluant la supervision de l'infrastructure et de l'interface humaine du système ;
- L'infrastructure à établir pour une conduite sûre des essais afin d'assurer une conduite sûre, sécurisée et écologique des essais des MASS, dont l'établissement devrait être entrepris dans le cadre de la gestion des risques ;
- Les communications et l'échange de données, incluant la redondance, devraient être traités via les moyens appropriés ;
- Les exigences de comptes rendus et de partage des informations avec les autorités pertinentes afin de permettre la diffusion aux tierces parties concernées, incluant la mise en exergue des exigences de comptes rendus des instruments de l'OMI et de l'incitation à la publication de résultats et de leçons tirées des essais individuels ; et

- La connaissance de l'essai, incluant les impacts sur les tierces parties, la gestion des cyber-risques ainsi que la portée et les objectifs de chaque essai individuel, devrait être évaluée et publiée.

15. Le Comité a confirmé la définition d'un MASS comme un navire qui, à divers degrés, peut opérer sans interaction humaine. Le Comité a également confirmé que les degrés convenus d'autonomie étaient les suivants :

- Niveau 1 – Navire disposant de processus autonomes et de soutien décisionnel ;
- Niveau 2 – Navire contrôlé à distance avec des marins à bord ;
- Niveau 3 – Navire contrôlé à distance sans marins à bord ; et
- Niveau 4 – Navire entièrement autonome.

16. Plusieurs Etats membres de l'OMI ont souligné la nécessité d'obtenir une autorisation préalable de l'Etat côtier pour l'opération dans ses eaux de navires de niveaux d'autonomie 3 et 4.

### **Sécurité maritime**

17. Le Comité a convenu que des aspects de la gestion des cyber-risques, incluant les aspects de sécurité physique de la cybersécurité, devraient être traités dans les plans de sécurité des navires conformément au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS). Le MSC a également confirmé que la résolution MSC.428(98) sur la *Gestion des cyber-risques maritimes dans le cadre des systèmes de gestion de la sécurité (SMS)* fixe les exigences de l'Organisation selon lesquelles les administrations doivent s'assurer que les cyber-risques sont correctement traités dans les SMS existants, vérifiés par un document de conformité avalisé et par un certificat de gestion de la sécurité, et que le plan de sécurité du navire fait référence aux procédures de gestion des cyber-risques contenues dans le SMS.

### **Piraterie et vol à main armée**

18. Le comité a demandé aux Etats membres de continuer à rapporter les incidents de piraterie et de vols à main armée au Secrétariat via le modèle de notification contenu dans la MSC.1/Circ.1333/Rev.1 sur les *Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires*. Il a également été rappelé aux Etats membres de fournir et de tenir à jour les informations relatives à leur(s) correspondant(s) national (aux) dans le module « Contact Points » du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) pour la communication d'informations sur la piraterie et les vols à main armée. Le MSC a pris note de la décision prise par le groupe de l'industrie, concernant l'examen et la révision de la zone à haut risque (HRA), d'amender les frontières géographiques et de réduire la zone de piraterie à l'océan Indien, afin de mieux refléter la menace de la piraterie dans cette région tout en maintenant l'objectif principal, à savoir d'assurer la sûreté et la sécurité des navigateurs.

### **Conservation et utilisation durable de la diversité biologique marine des zones situées au-delà des juridictions nationales (ZAJN) dans le cadre de la CNUDM**

19. Le Comité a pris note des informations fournies par le Secrétariat (MSC 101/23/2) relatives à l'état du développement d'un instrument international juridiquement contraignant dans le cadre de la CNUDM sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones situées au-delà des juridictions nationales (ZAJN), incluant le résultat de la deuxième session de la Conférence intergouvernementale (IGC-2) qui a eu lieu du 25 mars au 5 avril 2019, instrument ayant un impact direct sur les travaux du Comité pour les questions

relatives à la navigation. Le Comité a demandé au Secrétariat de continuer à le tenir informé des travaux des Nations Unies en cours sur les ZAJN.

**Progression de la collaboration internationale pour la conception de navires et de technologies silencieux en vue de protéger le milieu marin**

20. Le Comité a examiné le document MSC 101/23/5 l'informant des initiatives menées par diverses parties prenantes, en particulier par le Canada, visant à traiter les bruits sous-marins émis par les navires commerciaux, qui sont une source de stress pour les espèces et écosystèmes marins.

21. Ayant noté l'intention du Canada de tenir des discussions politiques avec les Etats membres intéressés concernant le contenu d'une nouvelle proposition de résultat pour le MEPC 75, en vue de traiter les besoins politiques identifiés concernant les bruits sous-marins des navires, le Comité a invité les Etats membres intéressés et les autres parties prenantes à prendre contact avec Transport Canada s'ils souhaitent soutenir ces travaux.