

**INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC
ORGANIZATION**



**ORGANISATION HYDROGRAPHIQUE
INTERNATIONALE**

Dossier du BHI N° S3/3055

**LETTRE CIRCULAIRE N° 84/2005
29 août 2005**

**MESURES D'ORGANISATION DU TRAFIC DE L'OMI – FOURNITURE D'INFORMATIONS
HYDROGRAPHIQUES**

Références : A. LC du BHI N° 67/2005 du 29 juin
 B. LC du BHI N° 81/2005 du 25 août

Madame la Directrice, Monsieur le Directeur,

Le BHI remercie l'Australie d'avoir signalé au BHI que leur réponse à la LC mentionnée en référence A avait été omise dans la LC en référence B et d'avoir approuvé la proposition faite par le BHI. Le BHI a également reçu une réponse de l'Equateur en faveur de cette proposition.

L'ensemble des commentaires des EM sont contenus dans l'Annexe A qui remplace l'Annexe à la LC N° 81/2005.

Veillez agréer, Madame la Directrice, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma haute considération,

Pour le Comité de direction,

Vice-amiral Alexandros MARATOS
Président

Annexe A : commentaires des Etats membres

Commentaires des Etats membres

Algérie : Approuve

Australie :

L'Australie considère que la proposition du BHI constitue une approche raisonnable et pragmatique et l'approuve donc pleinement.

Equateur :

Au sujet de la LC du BHI N° 67/2005, l'Equateur approuve les propositions du BHI à l'OMI concernant une procédure de consultation régulière avec l'Organisation hydrographique internationale.

Nous rappelons également aux Etats membres de l'OMI que les mesures d'organisation du trafic doivent contenir les informations requises à propos de l'état des levés hydrographiques et de la cartographie marine dans la zone du système d'organisation du trafic proposé et que ceci doit s'effectuer en coordination avec leur Service hydrographique.

France :

Dans la lettre circulaire citée en référence vous considérez que le rôle dévolu à l'OHI dans l'instruction par l'OMI des demandes de mise en place de mesures d'organisation du trafic (référence MSC 57), est difficile à assurer et induit d'inutiles délais supplémentaires.

J'ai l'honneur de vous informer que le processus décrit dans la lettre LC 67/2005 n'a jamais été utilisé en France, où l'autorité maritime consulte directement le service hydrographique lors de la préparation du dossier, afin de s'assurer que les exigences des § 3.2.2 et 3.3 de la résolution A572 (14) de l'OMI sont bien satisfaites.

Italie : Approuve

Norvège : Approuve

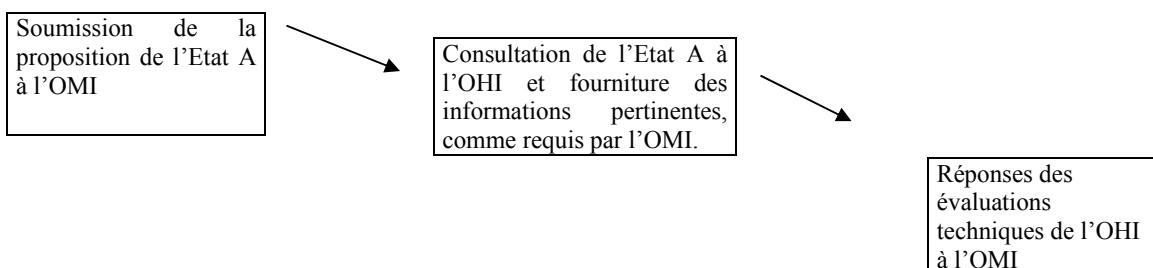
Singapour :

Nous nous référons à la LC de l'OHI N°67/2005 du 29 juin 2005. Après un examen minutieux, nous sommes d'avis que bien que les préoccupations et difficultés du BHI soient recevables, cela constitue également une opportunité pour l'OHI de rester pertinente et d'apporter sa contribution à la communauté maritime internationale en matière de sécurité de la navigation. L'OHI peut y parvenir en conservant son engagement avec l'OMI en tant qu'organisme consultatif pour les questions hydrographiques. Ceci permettra à l'OMI de continuer à compter sur l'OHI et à la reconnaître en tant qu'autorité technique compétente en matière d'hydrographie. Autrement, l'une des conséquences possibles de la limitation du rôle de l'OHI dans le processus de prise de décision de l'OMI serait le développement de ses propres compétences internes en hydrographie et donc la limitation de sa dépendance vis-à-vis des compétences de l'OHI.

2/ Les difficultés rencontrées par l'OHI ne sont pas insurmontables. En premier lieu, le temps nécessaire pour mener à bien l'évaluation peut s'échelonner sur 2 à 4 mois en fonction de la complexité de la proposition. En second lieu, la personne qui propose le système d'organisation du trafic doit fournir un jeu de cartes à jour et adéquates. L'OHI n'a pas besoin d'avoir une série de cartes mondiales actualisées mais doit assurer la tenue à jour d'une série de cartes pour les systèmes d'organisation du trafic approuvés. Enfin, et ceci n'est pas négligeable, l'OMI doit clairement indiquer que si l'Etat n'obtient pas l'approbation de l'OHI, la proposition ne sera pas examinée par les Comités concernés.

3/ Dans ce contexte, le rôle de l'OHI est particulièrement significatif dans des voies maritimes communes mettant en jeu plusieurs Etats côtiers (y compris des Etats non membres de l'OHI), dans lesquels les Etats peuvent avoir des capacités, compétences et ressources diverses. Dans ces cas-là, une évaluation indépendante de l'OHI serait particulièrement bénéfique pour permettre d'assurer la cohérence des normes et des informations à toutes les parties concernées.

4/ Par conséquent, pour toutes les raisons exposées ci-dessus, Singapour est d'avis qu'il serait plus avantageux que l'OHI propose une simplification du processus de consultation et s'assure que l'Etat qui fait la proposition est bien celui qui fournit les informations pertinentes dans les délais impartis. En outre, le long processus de consultation entre le Service hydrographique de l'Etat membre qui propose et l'OHI pourrait être raccourci de la manière suivante :



5/ Nous devons reconnaître que l'OMI est un important véhicule qui pourrait servir à renforcer le profil international de l'OHI et à accroître le nombre de nos Etats membres. Compte tenu du fait que la composition de l'OMI est plus de deux fois supérieure à celle de l'OHI, cette dernière peut s'appuyer sur cela pour tenter d'accroître le nombre de ses Etats membres par le biais d'interaction avec des Etats non membres de l'OHI. Par exemple, en accordant de l'importance aux travaux de l'OHI, l'OMI encouragera d'autres Etats non membres à adhérer à l'Organisation. On pourrait également souligner que l'un des principaux bénéfices retirés de la qualité d'Etat membre est la fourniture d'une assistance par les Etats membres de l'OHI pour l'exécution des levés hydrographiques ou le renforcement des capacités, etc.

6/ En conclusion, nous pensons que les difficultés rencontrées par le BHI pourraient être contournées en demandant à l'OMI d'apporter les changements nécessaires au processus et à l'Etat qui soumet la proposition de prendre davantage de responsabilités pour faciliter une bonne évaluation de l'OHI. Nous espérons que le BHI tiendra compte de nos commentaires.

Suède : Approuve

Turquie : Approuve

RU :

1- Reconnaît que l'actuelle méthode par laquelle l'OHI fournit une analyse de l'état des levés hydrographiques dans un dispositif de séparation du trafic distinct est longue et contraignante.

2- Tout en comprenant la volonté de rationaliser ce processus, nous incitons vivement l'OHI à prodiguer des conseils professionnels lors des réunions du sous-comité de la sécurité maritime (NAV). Le SH du RU estime que ceci est nécessaire afin de s'assurer que des renseignements adéquats sur l'état des levés hydrographiques soient fournis dans le cadre des soumissions et que cet aspect des soumissions fasse l'objet d'une discussion et d'une analyse complètes.

3- Le SH du RU examine régulièrement tous les dispositifs de séparation du trafic proposés ainsi que d'autres mesures de séparation du trafic, d'une perspective hydrographique et cartographique, afin de s'assurer que les propositions sont logiques, en tenant compte de la zone géographique spécifique et de la présentation proposée. Les commentaires du SH du RU sont fournis aux représentants du SH à l'OMI (UK Maritime and Coastguard Agency). Cet examen comporte normalement une évaluation de l'état des levés hydrographiques et des cartes marines dans la zone du système de séparation du trafic proposé (autant que nous puissions nous en assurer d'après les informations mises à la disposition du SH du RU).

4- Le SH du RU serait heureux de fournir ces données professionnelles, au nom de l'OHI, lors des réunions du groupe de travail du sous-comité de la sécurité de la navigation (NAV) sur la séparation du trafic, si les participants du BHI étaient pleinement engagés dans d'autres travaux du NAV. Dans le passé, ces données ont été fournies par le SH du RU.