



Dossier du BHI N° S3/3055

**LETTRE CIRCULAIRE 34/2015**  
**27 avril 2015**

**PREPARATION DE LA 95<sup>ème</sup> SESSION**  
**DU COMITE DE LA SECURITE MARITIME DE L'OMI (MSC)**  
**3 - 12 juin 2015, Londres, Royaume-Uni**

Références :

- A. LC de l'OHI 20/2015 du 6 mars - *Contribution de l'OHI à l'application de la « e-navigation » - proposition de soumission à la 95<sup>ème</sup> session du comité de la sécurité maritime de l'OMI ;*
- B. LC de l'OHI 78/2014 du 1<sup>er</sup> décembre – *Rapport sur la 94<sup>ème</sup> session du comité de la sécurité maritime de l'OMI ;*
- C. LC de l'OHI 50/2014 du 9 juillet – *Rapport sur la 1<sup>ère</sup> session du sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (NCSR 1) ;*
- D. LC de l'OHI 24/2015 du 16 mars – *Rapport sur la 2<sup>ème</sup> session du sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage de l'OMI (NCSR 2).*

Madame la Directrice, Monsieur le Directeur,

1. La lettre circulaire en référence A invitait les Etats membres et les présidents des organes subordonnés concernés de l'OHI à examiner une proposition de soumission de l'OHI sur l'application de la « e-navigation », pour examen par la 95<sup>ème</sup> session du comité de la sécurité maritime de l'OMI (MSC 95), et de fournir des commentaires, le cas échéant.

2. Sept Etats membres (Belgique, Canada, Chili, Finlande, Portugal, Espagne et Royaume-Uni) et deux présidents d'organes subordonnés (SNPWG et S-124 CG) ont répondu. Toutes les réponses ont été favorables à la soumission proposée. Les réponses et le résultat de leur examen par le BHI sont communiqués en annexe A. La soumission de l'OHI a été révisée en conséquence et soumise au Secrétariat de l'OMI. Elle est à présent disponible sur le site web IMODOCS en tant que document MSC 95/19/14. Une copie est jointe en annexe B, aux fins de référence.

3. Comme annoncé à la référence B, la 95<sup>ème</sup> session du comité de la sécurité maritime de l'OMI (MSC 95) aura lieu du 3 au 12 juin 2015 au siège de l'OMI, à Londres, Royaume-Uni.

4. L'ordre du jour provisoire du MSC 95 (MSC 95/1) inclut trois items présentant un intérêt spécifique pour les Etats membres de l'OHI, à savoir :

*9. Elément humain, formation et veille*

*11. Navigation, communications et recherche et sauvetage*

*19. Programme de travail*

5. Le programme de travail pour l'application de la « e-navigation » sera débattu dans le cadre de l'item 19. Une présentation pédagogique sur les développements relatifs à la « e-navigation » coordonnée par le comité international radio-maritime (CIRM) est prévue à la fin du premier jour du MSC 95. La présentation inclura des éléments du BHI concernant le point de vue de l'OHI. La présentation sera suivie d'une réception coparrainée par BIMCO, le CIRM, la chambre internationale de la marine marchande (ICS), l'association internationale des pilotes maritimes (IMPA) et l'OHI.

6. A l'item 9, le comité sera invité à approuver un projet de circulaire MSC sur *ECDIS – Guide des bonnes pratiques*. Comme indiqué à la référence C, le projet de circulaire a été agréé par la 1<sup>ère</sup> session du sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (NCSR) et envoyé au sous-comité de l'élément humain, de la veille et de la formation (HTW) pour examen. Le HTW a approuvé des amendements supplémentaires à la partie E – *Formation aux ECDIS*, à la partie G – *Guide de formation et d'évaluation pour l'utilisation opérationnelle des simulateurs d'ECDIS* et à l'appendice 3 – *Guide de formation et d'évaluation pour l'utilisation opérationnelle des simulateurs d'ECDIS* et a invité le comité à approuver le projet amendé.

7. L'item 11 de l'ordre du jour examinera les résultats de la 2<sup>ème</sup> session du NCSR dont la lettre en référence D a rendu compte.

8. La délégation du BHI au MSC 95 saisira l'occasion de sa première intervention à la réunion pour remercier les Etats qui ont récemment adhéré à l'OHI et ceux dont la demande d'adhésion est en cours.

9. Les Etats membres sont encouragés à contacter et à informer leurs délégations nationales au MSC 95 sur les questions présentant un intérêt pour l'OHI.

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

Pour le Comité de direction,



Gilles BESSERO  
Directeur

Diffusion :

- Etats membres de l'OHI
- Président du HSSC
- Président du SC-SMAN
- Président de l'ENCWG
- Président du GT sur la S-100
- Président du SNPWG
- Président du S-124CG

Annexes

A : Réponses à la LC de l'OHI 20/2015 et commentaires du BHI

B : Soumission de l'OHI MSC 95/19/14 (*en anglais uniquement ; les versions française et espagnole seront mises à disposition ultérieurement sur le site web IMODOCS de l'OMI*).

## Réponses à la LC de l'OHI 20/2015 et commentaires du BHI

### Belgique

La proposition de soumission a été examinée par nos collègues de la division de l'aide au trafic maritime de notre agence MDK et elle n'a fait l'objet d'aucune remarque particulière.

### Canada

Le Canada appuie les commentaires de l'OHI sur le projet d'approbation des six résultats sur la « e-navigation » liés à la proposition d'action de haut niveau modifiée 5.2.6 « Développement et application de la « e-navigation ».

Le Canada tient à remercier la Norvège et les autres pays pour leurs travaux sur la proposition des six résultats sur la « e-navigation » et de l'action de haut niveau modifiée 5.2.6.

### Chili

Nous avons pris bonne note de la proposition de texte à soumettre à la 95<sup>ème</sup> session du MSC et nous souhaitons faire les commentaires suivants :

1. Nous accueillons avec satisfaction la participation du BHI, au nom de l'OHI, à la préparation de la proposition coordonnée par la Norvège, qui doit être soumise à la 95<sup>ème</sup> session du MSC, et qui concerne la « e-navigation ». Nous ne doutons pas que les EM de l'OMI apprécieront la contribution de l'OHI.
2. Nous pensons qu'il existe une incohérence. D'un côté, le CD du BHI a décidé de ne pas soutenir le texte final de la Norvège, approuvé par plusieurs EM de l'OMI, parce qu'il n'a pas pris en compte l'intégralité des commentaires du BHI et, d'un autre côté, au paragraphe 4 du projet de proposition de l'OHI, il est indiqué que « l'OHI soutient la proposition d'action de haut niveau modifiée 5.2.6 ».
3. En examinant le texte du projet de proposition de l'OHI, nous sommes d'avis que le libellé relatif aux résultats proposés N° 1, N° 2, N° 4 et N° 6 ne contribue pas fortement à la discussion et n'offre pas d'action concrète à suivre.
4. Nous sommes d'avis que nous devons souligner le concept objet du commentaire du résultat proposé N° 5.

*Commentaire du BHI: Le BHI confirme que l'objectif du document de l'OHI est d'appuyer la proposition d'action de haut niveau modifiée 5.2.6 tout en invitant à un examen plus approfondi de la portée des résultats associés proposés.*

### Finlande

Le document original soumis par la Norvège et les autres pays contient des propositions pertinentes et argumentées pour le plan de travail et les résultats de l'application de la stratégie en matière de « e-navigation ».

En outre, le SH finlandais appuie une soumission distincte de l'OHI telle que proposée par le BHI, où est décrit notre rôle dans l'application de la « e-navigation ».

### Portugal

L'Institut hydrographique portugais n'a pas de commentaire pertinent sur le texte proposé.

Toutefois, l'Institut considère que les résultats proposés contribueront de manière significative à améliorer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement, contribuant assurément au développement du plan d'application de la stratégie en matière de « e-navigation » et à un meilleur système de transport maritime mondial durable.

### Espagne

Suite à l'examen des documents présentés, le SH espagnol n'a pas d'autre commentaire.

## **Royaume-Uni**

En réponse à la LC ci-dessus, le RU a les commentaires suivants à faire sur les résultats de l'action de haut niveau modifiée 5.2.6.

### ***Mode-S***

Le RU convient que l'impact du mode-S sur la norme ECDIS n'est pas traité de façon claire. De plus, le mettre en œuvre seulement via un ensemble de directives ne paraît pas devoir produire l'effet escompté. Puisque le mode-S porte essentiellement sur l'affichage des données de base pour les cartes de navigation, l'OHI devrait jouer un rôle de premier plan pour trouver une solution contraignante. Il est reconnu que cela aura un impact significatif sur les régulateurs, les fabricants d'équipements, les armateurs et les exploitants de navires, mais que les bénéfices en matière de sécurité de l'harmonisation mondiale ne seront retirés que *via* une telle approche. En outre, et à l'appui de toute application du mode-S, les changements sur les logiciels ECDIS doivent être réglementés, sinon dans le cadre du régime actuel, il n'y aura aucune obligation d'appliquer le mode-S.

Le résultat 1 tel qu'il est actuellement défini est embryonnaire. On suggère qu'un point de départ pragmatique est d'élaborer une expression de besoin consolidée.

### ***INS***

Le RU convient que les nouveaux modules pour INS ne peuvent être considérés qu'en parallèle avec les résultats 5 et 6 et il suggère donc un libellé plus ferme pour proposer que ce résultat soit remis à plus tard du fait de cette interdépendance. En outre, le RU est d'avis que des tentatives d'harmonisation qui interviennent trop tôt sont susceptibles de freiner le développement par l'industrie de solutions faciles d'utilisation.

Le RU ne considère pas qu'il s'agisse d'un domaine de compétence de l'OHI et il se satisfait donc d'une brève déclaration.

### ***Systèmes de comptes rendus de navires***

Le RU approuve le point de vue selon lequel l'OHI ne considère pas les comptes rendus de navires comme un point appelant ses commentaires.

### ***Le BIIT pour les équipements de navigation***

Le RU est d'accord avec l'affirmation que l'impact du BIIT pour les équipements de navigation devra être considéré du point de vue des normes pour les ECDIS, mais souhaite mettre l'accent sur le point évoqué ci-dessus à propos du mode-S. Sans un régime de mise à jour obligatoire pour les ECDIS, tous les travaux réalisés sur le BIIT seront seulement consultatifs et ne seront donc pas une réponse satisfaisante pour ce qui est décrit à l'annexe B de la LC20 comme un « compelling need » (besoin impérieux). Etant donné que cela a un impact sur l'intégrité des données de navigation telles que présentées sur l'ECDIS, l'OHI devrait insister pour que l'OMI examine la mise à niveau obligatoire des ECDIS en tant que contribution significative à la sécurité de la navigation

### ***Présentation harmonisée des renseignements de navigation***

Le RU approuve la remarque de l'OHI que le groupe de travail HGDM est encore dormant mais suggère de la renforcer en soulevant la question de savoir ce qui est réellement « en cours » en termes de développement de la CMDS.

### ***Les MSP***

Le RU approuve la déclaration de l'OHI sur le développement des MSP, mais suggère que d'autres commentaires sont nécessaires en soulignant que la façon dont l'harmonisation et l'étude des MSP se dérouleront et leur signification pratique ne sont pas claires. Le RU croit que des tentatives prématurées d'harmonisation des MSP sont susceptibles de freiner le développement de solutions innovantes. La contribution de l'OHI consiste à fournir des normes pour les données qui peuvent être utilisées par les fournisseurs de service.

Le RU approuve les dispositions indiquées pour la contribution de l'OHI à la « e-navigation ».

**Commentaire du BHI :** Les éléments du Royaume-Uni ont été partiellement reflétés dans le texte modifié de la soumission finale de l'OHI (paragraphe 5, 9 et 13). Le BHI considère que l'OHI n'est pas fondée à évoquer le risque qu'une harmonisation précoce freinerait l'innovation liée aux systèmes de navigation intégrés (INS) et aux portefeuilles de services maritimes (MSP). La proposition du RU que l'OHI « devrait jouer un rôle de premier plan pour trouver une solution contraignante » en relation avec le mode-S et le BIIT semble contredire quelque peu la position du RU sur les INS et les MSP et, dans tous les cas, le BHI estime que ce serait prématuré.

### **Président du SNPWG**

Mes commentaires portent sur les numéros 11 et 16.

11. Comme indiqué dans le NCSR 2/11 trois spécifications de produit basées sur la S-100 qui sont pertinentes pour les services d'avertissements de navigation sont en cours de développement. L'OHI élabore la S-124 – Avertissements de navigation. La commission technique mixte pour l'océanographie et la météorologie marine (JCOMM) de l'organisation météorologique mondiale (OMM) et de la commission océanographique intergouvernementale (COI) élabore la S-411 – Glace de mer et la S-412 – Prévisions météo-océanographiques.

Je comprends que ces spécifications de produit ont été signalées au NCSR comme pertinentes pour les services d'avertissements de navigation.

16. Le groupe de travail sur la fourniture des informations nautiques (NIPWG) est chargé de développer des spécifications de haut niveau pour un MSP combiné couvrant la fourniture des services hydrographiques aux navigateurs, conformément au plan d'application de la stratégie en matière de « e-navigation ».

Serait-il possible de mentionner que la spécification de produit S-122 (Aire marine protégée) est en cours d'élaboration et qu'elle sera la première spécification de produit qui fonctionnera avec la S-124 (Avertissements de navigation) ?

Contexte :

Certaines aires marines protégées sont de nature temporaire et seront créées si des indications de présence de certaines espèces animales sont signalées. Ces éléments peuvent être diffusés sur la base de la S-124. La visualisation de ces zones temporaires (à partir de la S-122) pourrait être déclenchée (automatiquement ou manuellement) par le signal diffusé et l'interaction interne au système ECDIS entre la S-122 et la S-124.

**Commentaire du BHI :** Le BHI est d'avis que le MSC n'est pas le forum approprié pour traiter des détails des différentes spécifications de produit S-1xx développées par le SNPWG à ce stade précoce de leur élaboration et de l'élaboration de la S-124.

### **Responsable du S-124 CG**

Je suis d'avis que les six résultats proposés ne reflètent pas assez les tâches relatives à la partie côtière qui doivent être entreprises pour appliquer la « e-navigation » : les services maritimes (MSP) via les données et les communications (prenant en compte le SMDSM révisé). J'approuve donc les projets de commentaires de l'OHI en général et tout particulièrement ceux liés à la structure commune de données maritimes (CMDS) et à la T14, aux MSP (T17), et à la coordination avec l'examen en cours du SMDSM.

Toutefois, j'ai un bref commentaire concernant le paragraphe 8 : l'élaboration de la CMDS et des MSP semble être une condition préalable à la mise en œuvre de la présentation harmonisée des informations de navigation. Elles ne sont peut-être pas des conditions préalables au développement de la directive sur la présentation harmonisée (exigences à bord) qui pourrait être vue comme le moteur de l'élaboration de la CMDS et des MSP. Dans tous les cas, ces développements sont étroitement liés et devraient être coordonnés.

Le paragraphe 10 semble correspondre à ce point de vue.

**Commentaire du BHI :** Le commentaire sur le paragraphe 8 est reflété dans le texte de la soumission finale de l'OHI.

**Soumission de l'OHI MSC 95/19/14  
(en anglais)**

**E**

MARITIME SAFETY COMMITTEE  
95th session  
Agenda item 19

MSC 95/19/14  
14 April 2015  
Original: ENGLISH

**WORK PROGRAMME**

**Comments on implementing e-navigation to enhance the safety of navigation and  
protection of the marine environment**

**Submitted by the International Hydrographic Organization**

**SUMMARY**

*Executive summary:* This document presents comments, from the IHO perspective, on the proposal to approve six outputs on e-navigation in relation to the proposed amended High-level Action 5.2.6, "Development and implementation of e-navigation"

*Strategic direction:* 5.2

*High-level action:* 5.2.6

*Planned output:* No related provisions

*Action to be taken:* Paragraph 19

*Related documents:* Resolution MSC.232(82); MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3; MSC 90/28, MSC 90/28/Add.1; MSC 94/18/8, MSC 94/18/10; MSC 95/19/8; NAV 59/6/4, NAV 59/INF.6; NCSR 2/11 and NCSR 2/22/2

**Background**

1 This document is submitted in accordance with paragraph 6.12.5 of the *Guidelines on the organization and method of work of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee and their subsidiary bodies* (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3), and comments on document MSC 95/19/8.

2 At its ninety-fourth session, the Maritime Safety Committee (MSC) approved the e-navigation Strategy Implementation Plan (SIP), as set out in document NCSR 1/28, annex 7. The Committee also considered document MSC 94/18/8, proposing the plan of work for the Organization for the harmonized implementation and future development of e-navigation, together with document MSC 94/18/10, and recognizing the importance of e-navigation and that the Organization should take a leading role, invited Member Governments to:

- .1 review each of the tasks listed in the SIP with a view to reducing the number of outputs;

[https://edocs.imo.org/Final Documents/English/MSC 95-19-14 \(E\).docx](https://edocs.imo.org/Final Documents/English/MSC 95-19-14 (E).docx)



- .2 prepare a full justification for each reviewed output in accordance with the information required in annex 3 to resolution A.1062(28);
- .3 prepare a comprehensive prioritized plan of work, which should include the time required for the completion of each output; and
- .4 submit the information to MSC 95 for consideration with a view for inclusion in the post-biennial agenda of the Committee.

3 Accordingly, document MSC 95/19/8 submitted by Norway and others proposes an amended High-level Action 5.2.6 on "Development and implementation of e-navigation" and six related outputs:

- .1 guidelines on standardized modes of operation (S-mode);
- .2 an update to the *Revised performance standards for Integrated Navigation Systems (INS)* (resolution MSC.252(83)) relating to the harmonization of bridge design and display of information;
- .3 a revision of the *Guidelines and criteria for ship reporting systems* (resolution MSC.43(64), as amended) relating to standardized and harmonized electronic ship reporting and automated collection of onboard data for reporting;
- .4 amendments to the general requirements for shipborne radio equipment forming part of the global maritime distress and safety system (GMDSS) and for electronic navigational aids (resolution A.694(17)) relating to Built-In Integrity Testing (BIIT) for navigation equipment;
- .5 *Guidelines on the harmonized display of navigation information received from communications equipment*; and
- .6 consideration of reports on development and implementation of Maritime Service Portfolios (MSPs) (and other e-navigation reports) by Member States and other international organizations.

4 As a co-sponsor of MSC 94/18/8, the International Hydrographic Organization (IHO) continues to support the proposed amended High-level Action 5.2.6 and its outputs. Subject to their approval by the Committee, the proposed outputs .1, .2, .4, .5 and .6 could potentially impact the work programme of the IHO. This document therefore comments on these five proposed outputs from the perspective of the IHO.

### **S-mode**

5 The S-mode concept is partially implemented in the current IMO ECDIS performance standard (resolution MSC.232(82)) and the associated IHO chart display standard (S-52 – *Specifications for Chart Content and Display Aspects of ECDIS*). If this output introduces additional requirements, the impact on the ECDIS standards will have to be considered. This aspect is not clearly addressed in the analysis of the implications of the proposed output and the IHO questions what would be the real impact of a set of guidelines.

### **Harmonization of bridge design and display of information**

6 The proposal includes the development of a new module to the performance standards for Integrated Navigation Systems (INS) concerning the display of information received via communications equipment. The IHO notes that this component needs to be closely coordinated with proposed outputs 5 (Harmonized display of navigation information) and 6 (Maritime Service Portfolios).

### **Built-In Integrity Testing (BIIT) for navigation equipment**

7 This proposed output addresses the revision of resolution A.694(17) and the associated industry standard IEC 60945. Both documents are referenced in the ECDIS performance standard (MSC.232(82)). If this output is accepted, the impact on ECDIS standards will have to be considered.

### **Harmonized display of navigation information**

8 The development of the Common Maritime Data Structure (CMDS) based on IHO standard S-100 – Universal Hydrographic Data Model and the further development of the relevant proposed Maritime Service Portfolios (output 6) will require to be closely coordinated with the development of guidelines for the harmonized display of navigation information.

9 The development of the CMDS is addressed in task T14 of the e-navigation SIP. Annex 7 of MSC 95/19/8 reports this task as "work ongoing" and refers to the IMO/IHO Harmonization Group on Data Modelling (HGDM) established by MSC 90 (MSC 90/28/Add.1, annex 22). The IHO notes that the HGDM is still dormant and questions whether any significant activities are on-going in terms of development of the CMDS. According to its terms of reference, the HGDM should be chaired by an IMO Member State.

10 Any new requirements affecting the provision of Maritime Safety Information (MSI) arising from the proposed output should be considered in the context of the ongoing review of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). Therefore, the IHO recommends that the implementation of the proposed output, if approved, be coordinated closely with that review.

11 As reported in NCSR 2/11, three product specifications based on S-100 and relevant to navigational warning services are being developed. The IHO is developing S-124 – *Navigational warnings*. The Joint Technical Commission for Oceanography and Marine Meteorology (JCOMM) of the World Meteorological Organization (WMO) and of the Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC) is developing S-411 – *Sea ice* and S-412 – *Met-ocean forecasts*.

### **Maritime Service Portfolios**

12 The proposed output is limited to the consideration of reports submitted by Member States and international organizations. This proposal is supposed to address task T17 of the e-navigation SIP which aims at developing a resolution on Maritime Service Portfolios (MSPs). That objective is not reflected in the proposal.

13 The IHO notes that the development and implementation of MSPs involve several organizations and require their agreement on the output, in accordance with the deliverable of task T17, and coordination of its delivery by the IMO, in accordance with the recognized leading role of the Organization. It is unclear how the harmonization and scrutiny of MSPs will take place, and what this will mean in practice.

14 As indicated in paragraph 8 above, the further development of the MSPs would seem to be a pre-requisite to the development of guidelines for the harmonized display of navigation information.

#### **Arrangements for the IHO contribution to the e-navigation Strategy Implementation Plan**

15 The contribution of the IHO to the e-navigation SIP is coordinated by the IHO Hydrographic Services and Standards Committee (HSSC). The HSSC relies on a number of specialized working groups (WG). A new structure of working groups has been in effect since 1 January 2015.

16 The Nautical Information Provision Working Group (NIPWG) is tasked to develop high level specifications for a combined MSP covering the provision of hydrographic services to mariners, in accordance with the e-navigation SIP.

17 The maintenance of the current IHO standards for ECDIS has been regrouped under the ENC Standards Maintenance Working Group (ENCWG). The S-100 Working Group (S-100WG) leads the development of IHO standards for IHO e-navigation-based services. The development of S-100-based product specifications is now assigned to dedicated project teams or subgroups which draw on the expertise of the relevant organ(s) specialized in the subject-matter and of the S-100WG.

18 The IHO welcomes the participation of expert contributors from other international organizations and from industry.

#### **Action requested of the Committee**

19 The Committee is invited to consider the views and information provided above in its deliberations on document MSC 95/19/8 and take whatever action is deemed appropriate.

---