

**TECHNICAL WORKSHOP
26-27 October 2004, Brest, France**

EVALUATION DES CAPACITES HYDROGRAPHIQUE EN AFRIQUE DE L'OUEST

Compte rendu de l'équipe Hydro-Ouest Afrique¹

RESUMÉ

Cet article relate l'expérience acquise par une équipe internationale d'experts hydrographes de la Commission Hydrographique de l'Atlantique Oriental (CHAtO)², mandatée par l'Organisation Hydrographique Internationale (OHI). Cette initiative avait pour objectif l'audit et le conseil dans les pays de l'Ouest Africain pour déterminer les améliorations possibles concernant la cartographie maritime et la sécurité de la navigation dans les pays de la zone NAVAREA II. L'expérience acquise peut être utile pour d'autres zones de navigation.

LA NOUVELLE CONVENTION SOLAS ET LE BESOIN OUEST AFRICAIN

L'Organisation maritime internationale (OMI) a approuvé la révision de la « Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ». La révision récente du chapitre V a été adoptée en décembre 2002 et est entrée en vigueur en juillet 2002. Cette nouvelle rédaction de la convention SOLAS établit en particulier de façon détaillée les obligations des Etats maritimes en matière de services hydrographiques. Les règles 4, 9 et 31 du chapitre V sont les plus pertinentes dans ce domaine (annexe 1) et concernent respectivement les avertissements de la navigation, les services hydrographiques et les messages de danger. Globalement, les gouvernements des Etats côtiers sont dans l'obligation de prendre des dispositions pour recueillir, traiter, diffuser, entretenir pour leurs eaux, les informations et services hydrographiques nécessaires à la sécurité de la navigation.

Dans de nombreux pays africains, de tels « services hydrographiques » sont assurés par l'intermédiaire de pays européens avec lesquels ont été établis de forts liens institutionnels. Des pays comme l'Espagne, la France, le Portugal et le Royaume-Uni assurent la tenue à jour des cartes marines et des ouvrages nautiques à partir des données recueillies par les Etats africains concernés ou les navigateurs eux-mêmes. Mais les données de base de nombreuses cartes remontent à plus de 40 ans et, par conséquent, peuvent ne plus être adéquates, et la connaissance hydrographique n'est souvent plus adaptée aux réalités actuelles en matière de navigation maritime internationale, de protection de l'environnement ou d'exploitation des ressources.

Lors des 6^{ème} et 7^{ème} réunions de la CHAtO, en juin 2000 et octobre 2002, la situation a été jugée préoccupante par l'ensemble des participants membres de l'Organisation Hydrographique Internationale, membres associés de la commission et observateurs, et un projet baptisé Hydro-Ouest Afrique (HOA) a été créé. La première étape du projet a été de

¹ Ont participé aux visites : Michel Le Gouic, Michel Even et Dominique Baggio (France), Fernando Pimentel et Paolo Brandao (Portugal), Ian Turner et Mike Barrit (Royaume Uni) et Bob Bullard (Etats-Unis)

² La coopération internationale en matière d'hydrographie est coordonnée par l'Organisation Hydrographique Internationale qui agit en particulier à travers des commissions hydrographiques régionales réunissant régulièrement les pays d'un même bassin de navigation. La Commission Hydrographique de l'Atlantique Oriental (CHAtO) concerne les côtes Ouest de l'Afrique jusqu'au parallèle 6°S.

réaliser une visite par un groupe d'experts en hydrographie, cartographie marine et diffusion de l'information nautique, dans les pays pour lesquels des insuffisances en matière de levés, de cartes ou de renseignements nautiques ont été identifiés et qui souhaiteraient accueillir ce groupe. L'objectif de la visite a été d'évaluer les capacités hydrographiques des pays dans la perspective de conseiller les autorités nationales compétentes sur la façon d'améliorer la collecte et la diffusion des informations nautiques, et de progresser grâce à la coopération régionale. L'étape suivante sera arrêtée lors de la 8^{ème} réunion de la CHAtO prévue en fin d'année 2004.

LES TROIS ETAPES DE DEVELOPPEMENT ET LA NECESSITE D'OFFICIALISER LE PROCESSUS PAR DES ACCORDS

Pour atteindre la capacité complète de la maîtrise en hydrographie et cartographie marine, il est usuel de distinguer trois étapes de développement (annexe 2).

La première concerne, la plus urgente et la plus facile à mettre en œuvre, consiste à organiser la collecte et la circulation d'informations nautiques, nécessaires à la conservation et à la mise à jour des cartes et publications existantes. Une telle organisation permet de réunir, autour d'un thème bien défini, tous les organismes concernés par les activités maritimes. Elle offre un avantage immédiat pour la navigation internationale et permet d'intégrer véritablement le pays dans le Service Mondial d'Avertissement de Navigation (SMAN).

En toute logique, la seconde étape consiste à créer des capacités hydrographiques, en premier lieu pour intervenir dans la zone côtière où les besoins sont habituellement les plus urgents. En règle générale, une petite structure suffit pour collecter les données requises pour la plupart des projets côtiers, comme par exemple les levés pour les accès aux ports. L'exploitation cartographique de ces nouveaux levés peut souvent être gérée par l'autorité cartographique traditionnelle.

La troisième étape consiste à acquérir les moyens de produire des cartes et des publications de manière indépendante. Ceci ne peut pas être réalisé à la hâte et sera facilité par une étroite coordination avec l'autorité cartographique en question. Cette étape nécessite non seulement des ressources humaines et financières, mais également un réseau de distribution des documents ainsi que les moyens d'en assurer la tenue à jour.

Si la première étape est facilement réalisable rapidement à très peu de frais, la seconde est envisageable à moyen terme car des formations et des équipements sont requis. L'investissement financier demeure faible comparativement aux recettes d'un port par exemple. Par contre la troisième étape plus lourde en investissements financiers et humains, et plus longue à mettre en place, peut généralement être sous-traitée à un service hydrographique déjà constitué, au moins dans une phase transitoire.

Sans être écrit explicitement dans le chapitre V de la nouvelle convention SOLAS, les gouvernements des états signataires sont de facto obligés d'officialiser le processus adopté, compte tenu de l'engagement de leurs responsabilités. L'élaboration et la signature d'arrangements techniques entre pays deviennent nécessaires afin de préciser clairement la répartition des tâches, notamment celles effectuées au niveau national et celles confiées à un autre état.

LES VISITES

Le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine française (SHOM), chargé de coordonner le projet HOA, a demandé aux États côtiers d'Afrique de l'Ouest, depuis le Maroc jusqu'à la République démocratique du Congo, de signifier leur intérêt à recevoir la visite d'une équipe d'experts techniques en hydrographie. Dix-sept États ont répondu

positivement, et 16 pays ont été visités en quatre missions entre l'automne 2002 et le printemps 2004 (voir tableau 1). L'équipe d'experts a été constituée de représentants des pays ayant une responsabilité cartographique directe dans la région (France, Royaume-Uni et Portugal) et d'un représentant des États-Unis d'Amérique.

Tous les pays visités sont membres de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), et nombre d'entre eux appartiennent à l'organisation maritime régionale de l'Afrique centrale et occidentale (OMAOC) et à l'association de gestion des ports de l'Afrique centrale et de l'ouest (AGPAOC).

En général, l'équipe a pu rencontrer des responsables à trois niveaux :

- au plus haut niveau avec des ministres ou leurs directeurs de cabinet, il fut possible de faire prendre conscience des responsabilités contractées par les gouvernements et de mettre en évidence la contribution importante de l'hydrographie pour le développement de l'économie maritime,
- au niveau décisionnel, avec les autorités maritimes et les gestionnaires gouvernementaux ou des ports, les aspects liés à la planification, aux financements et les questions générales touchant les affaires maritimes, purent être discutées : ce niveau décisionnel joue un rôle essentiel dans la mise en place et le suivi des actions proposées,
- au niveau des opérateurs, des rencontres ont eu lieu avec les hydrographes portuaires et les capitaines de port, qui ont apprécié les encouragements, conseils et assistances apportés.

SITUATION GENERALE

L'équipe a pu constater l'hétérogénéité entre les pays visités (tableau 1).

Dans la plupart des cas, il n'existe pas une autorité unique ayant la responsabilité globale de la sécurité de navigation, et le partage de cette responsabilité entre les autorités portuaires, l'autorité maritime nationale et la marine nationale n'est pas toujours clair.

Tableau 1 : Évaluation des capacités hydrographiques nationales

Pays	Membre de l'OHI	Membre de l'OMI	Membre de l'AIMS	Membre de la CHATO ³	CHN ⁴ Proposé	Capacité Étape 1	Capacité Étape 2	Capacité Étape 3
Cap Vert	No	Oui	No	M associé	Oui	Partiel	No	No
Mauritanie ⁵	En cours	Oui	No	M associé	No	No	No	No
Sénégal	No	Oui	Oui	M associé	Oui	Partiel	Oui	Partiel
Gambie	No	Oui	No	No	Oui	Partielle	No	No
Guinée-Bissau	No	Oui	No	No	No	No	No	No
Guinée	No	Oui	No	M associé	Oui	Partielle	Partielle	No
Sierra Leone	No	Oui	Oui	No	No	No	No	No
Ghana	No	Oui	Oui	M associé	Oui	Partielle	Partielle	No
Togo	No	Oui	No	No	Oui	Partiel	No	No
Bénin	No	Oui	Oui	M associé	Oui	En instance	Oui	No
Nigeria	Oui	Oui	No	Membre	Oui	Partiel	Partiel	Partiel
Guinée Équatoriale	No	Oui	Oui	No	Oui	No	No	No
Cameroun	No	Oui	Oui	M associé	Oui	Partiel	Oui	No
Gabon	No	Oui	No	No	Oui	Partielle	Partielle	No
Rép. du Congo	No	Oui	No	No	Oui	Partiel	No	No
R.D.C	No	Oui	No	No	Oui	No	No ?	No

³ Commission hydrographique de l'Atlantique oriental.

⁴ Commission hydrographique nationale.

⁵ La Mauritanie a postulé, mais n'a pas encore adhéré.

Dans de nombreux pays visités, les délimitations des frontières maritimes ne sont pas achevées. Les discussions avec les autorités de nombreux pays ont été l'occasion pour l'équipe d'expliquer l'importance des relevés hydrographiques récents et par conséquent la cartographie marine. Contrairement aux frontières terrestres qui peuvent être matérialisées par des bornes et des barbelés, la frontière maritime n'est pas tangible. La carte marine constitue son unique support, y compris juridique. Il en est de même pour les limites de juridiction comme celle de la Zone Economique Exclusive, qui sont déterminées à partir des lignes de base elles-mêmes établies d'après le "trait de côte" de la carte marine.

Les dispositifs de défense et de sécurité sont en général considérés comme faiblement développés dans la plupart des pays visités. Des inquiétudes ont souvent été exprimées concernant la piraterie et autres activités criminelles en mer. Les forces navales et les gardes côtes sont souvent insuffisamment financés et équipés pour mener à bien leurs responsabilités, et les infrastructures en matière de surveillance côtière ou de communications sont souvent inadéquates. De ce fait, sauf exception, les forces militaires ne sont en général pas en position de jouer un rôle clé pour la coordination en matière de SMDSM, par exemple pour la diffusion de renseignements de sécurité maritime (RSM) ou pour la recherche et le sauvetage en mer (SAR).

C'est pourquoi la priorité doit être donnée à la mise en place de l'étape 1 du développement hydrographique, qui permettra de définir clairement les responsabilités des divers organismes impliqués et d'établir un point focal pour la collecte et la diffusion des RSM.

SITUATION DETAILLEE ET PROPOSITIONS POUR LE DEVELOPPEMENT DE CAPACITES HYDROGRAPHIQUES

COMITÉ HYDROGRAPHIQUE NATIONAL OU COMITE DE SECURITE MARITIME

L'importance de l'hydrographie pour le développement des États maritimes a été bien comprise à tous les niveaux et dans la plupart des pays visités un groupe de haut niveau pourrait être créé facilement pour étudier les questions hydrographiques ou celles plus généralement de la sécurité maritime. Outre l'érosion côtière pour certains États, ou l'exploitation pétrolière off-shore pour d'autres, il a été noté que la sécurité maritime, y compris pour la réponse aux menaces criminelles ou liées à la piraterie, était un sujet d'intérêt majeur commun à tous. L'équipe a insisté sur les dispositions de la convention SOLAS concernant les responsabilités des Gouvernements, et a noté que, bien souvent, les seules capacités hydrographiques nationales sont celles des autorités portuaires. Cela illustre le besoin d'une coordination et d'une planification à haut niveau pour utiliser au mieux des ressources limitées, en vue de proposer nationalement des services hydrographiques. La Défense a invariablement un rôle à jouer dans un groupe de coordination, toujours en qualité d'utilisateur des services hydrographiques, et parfois en tant qu'entité disposant des compétences hydrographiques nécessaires. Dans les pays disposant de ressources pétrolières off-shore, les remontées des informations hydrographiques intéressant la sécurité nautique et collectées par les exploitants pétroliers ne s'effectuent en général pas de façon efficiente. La participation d'un représentant des principales sociétés pétrolières au comité hydrographique national et/ou comité de sécurité maritime est recommandée.

Un mandat type pour un comité de sécurité maritime a été proposé (annexe 3).

POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT D'UNE CAPACITÉ HYDROGRAPHIQUE OU D'UNE AMÉLIORATION DES RELATIONS ENTRE AUTORITÉS IMPLIQUÉES DANS LA COORDINATION.

Les pays ont généralement exprimé une volonté d'améliorer la sécurité de navigation dans leurs eaux et de construire une capacité nationale en hydrographie qui serve leurs besoins futurs. L'équipe a insisté pour que le développement d'une capacité hydrographique s'effectue par étapes cohérentes, la première consistant à disposer d'une organisation pour

le recueil et la diffusion des informations nautiques. Dans la plupart des cas, de nombreuses informations étaient connues localement mais non transmises aux autorités chargées de leur diffusion ou de la tenue à jour des documents nautiques. Le point focal le plus évident est constitué par les capitaineries, mais l'information côtière relève souvent d'autres organismes comme la marine militaire ou l'administration des pêches, ou de celle de l'énergie en cas d'exploitation pétrolière. Il y a alors besoin d'améliorer la coordination entre ces autorités.

Quelques pays visités disposent d'hydrographes portuaires qualifiés. Ils sont souvent les seuls experts techniques en hydrographie et doivent être considérés comme la base d'un développement de capacités hydrographiques. Dans certains pays, le fait de disposer de plusieurs hydrographes entraînés pour manager les relevés hydrographiques qui sont sous-traités, semble être une solution adaptée et pragmatique. Au-delà des limites des ports, il faut identifier les acteurs et les priorités avant de définir les formations complémentaires et les équipements à acquérir. Une coordination entre les différentes autorités est alors nécessaire. Par exemple la marine est souvent responsable des épaves en dehors des ports, mais les moyens de les rechercher et de les positionner sont souvent partagés entre la marine et les autorités portuaires. Une fois encore, la communication et la coordination sont essentielles pour une organisation efficace.

ACTIONS PRIORITAIRES CONCERNANT LE SYSTÈME MONDIAL DE DÉTRESSE ET DE SÉCURITÉ EN MER (SMDSM).

Il n'existe actuellement aucune station NAVTEX le long des côtes d'Afrique de l'ouest et un seul des pays visités adresse des RSM au coordonnateur NAVAREA II (EPSHOM à Brest).

A moyen terme, plusieurs pays visités ont fait part d'intentions pour le développement de couvertures SMDSM en zones A1 (VHF) et certains l'ont mise en place pour la zone A2 (HF) comme le Sénégal ; mais à l'exception du Ghana, aucun n'a présenté une planification d'implantation opérationnelle. Par ailleurs, il conviendrait d'assurer une couverture efficace au moindre coût ; compte tenu de la faible longueur côtière de certains pays au regard de la grandeur de la zone couverte par une station NAVTEX, une concertation régionale serait judicieuse pour déterminer l'implantation des stations le long de la côte. Un point de contact national devrait être identifié et devrait dialoguer avec les instances de l'OMI.

A court terme, tous les pays ont été invités à envisager le recours à SafetyNET comme solution intérimaire avant l'implantation de stations NAVTEX et à prendre contact avec le coordonnateur NAVAREA II à l'EPSHOM à Brest. Pour utiliser cette solution, chaque pays doit organiser la collecte et la validation des informations nautiques, et doit mettre en place un point focal opérationnel 24 heures sur 24.

PERSPECTIVE DE COOPÉRATION REGIONALE.

Les différences entre les pays (linguistique, politique, capacitaire ...) semblent rendre difficile une approche régionale: en tout cas le sujet n'a généralement pas pu être valablement abordé. De plus la stabilité économique et politique est nécessaire pour que des initiatives régionales puissent être lancées. Cependant quelques coopérations existent et/ou méritent d'être développées :

- une concerne la Mauritanie, le Sénégal, la Gambie qui utilise des moyens uniques et complémentaires : baliseur, drague
- une autre concerne la station radio côtière de Tema, qui pourrait diffuser des messages pour les pays voisins ;

L'étape 1 du développement des services hydrographiques offre l'occasion d'une concertation régionale des agences identifiées, qui pourrait être menée par exemple sous l'égide de la CHATO.

FORMATIONS

Des propositions ciblées et l'information appropriée sur les possibilités de formation en Europe, dont l'académie maritime internationale de Trieste, et en Amérique du Nord ont été faites. Il convient de promouvoir une formation régionale et l'académie maritime du Ghana représente une possibilité pour de futures formations en hydrographie.

FINANCEMENTS

D'une façon générale, les revenus perçus à travers des taxes portuaires pourraient être en partie réinvestis dans la maintenance des routes d'accès et du balisage.

Il a en outre été observé qu'il existe de nombreuses sources de revenus provenant de l'activité maritime (en particulier dans les secteurs de la pêche et de l'énergie) et diverses aides financières qui sont liées à certaines de ces activités. Si l'hydrographie en tant que telle (y compris la cartographie marine) n'a que peu de chances de susciter le développement d'un projet subventionné, elle apparaît (souvent implicitement) dans la plupart des projets maritimes et devrait pouvoir être prise en compte à travers un projet pluridisciplinaire (balisage, protection environnementale, pêche, agriculture, ...).

LES PREMIERS RESULTATS

Les dix-sept compte rendus de visites montrent que les plus de cent vingt propositions peuvent être classées en trois catégories :

1. **Propositions de coordination et d'amélioration des capacités :** Elles peuvent être généralement menées au niveau national. Elles concernent principalement : le Comité Hydrographique National, l'organisation des Renseignements sur la Sécurité Maritime et le Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer, le retour sur investissement des initiatives en hydrographie, et la création d'une capacité de levé (étape 2),
2. **Propositions d'assistance :** Elles concernent principalement : les formations, les équipements et les financements. Elles peuvent impliquer un pays étranger. Celles concernant les formations ne présentent généralement pas de difficulté.
3. **Le suivi des actions :**
 - la création d'un Comité Hydrographique National
 - la fourniture de prestations hydrographiques en conformité avec la convention SOLAS
 - la promulgation effective et en temps opportun de l'information nautique
 - l'encouragement à développer une capacité hydrographique
 - l'encouragement à la clarification des responsabilités selon la convention SOLAS au travers d'arrangements bilatéraux.

Les premières réactions sont apparues et concernent notamment :

- le Cap Vert, par un renforcement des liens entre les autorités portuaires avec le service hydrographique portugais ; 7 actions de coopération sont en cours sous l'impulsion du ministre des Infrastructures et des transports du Cap Vert,
- le Maroc, la Mauritanie et le Sénégal dont des représentants sont venus visiter l'EPSHOM et le centre de coordination NAVAREA II,
- la France et le Sénégal, premiers pays à élaborer un arrangement administratif conformément à la nouvelle convention SOLAS,
- le Togo par l'élaboration d'un comité hydrographique national et le Nigéria par un comité analogue
- le Bénin et le Nigéria qui ont demandé la formation de techniciens en hydrographie à la France et au Royaume-Uni

Parallèlement, les navires américains *LITTLEHALES* et *HENSON* et les navires français *LAPÉROUSE* et *BORDA* ont récemment effectué des levés au large de quelques grands ports. Ces campagnes se poursuivront dans les prochaines années.

La prochaine réunion de la CHAtO prévue en France au dernier trimestre 2004 sera l'occasion de renforcer les liens des états riverains en matière hydrographique et de préparer les suites du projet HOA. Un atelier consacré à la convention SOLAS et au système des Renseignements sur la Sécurité Maritime est prévu préalablement à la réunion de la Commission.

Beaucoup de décisions concernant la sécurité en mer doivent être prises au niveau politique. Les premières actions pourraient créer une dynamique et faire bouler de neige. Ces expériences pourraient également être utiles dans d'autres zones de navigation.

Annexe 1

CONVENTION SOLAS (Safety Of Life At Sea) de l'OMI (extraits)

CHAPITRE V

SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Règle 4 : Avertissements de navigation

Chaque Gouvernement contractant prend toutes les mesures nécessaires pour que les renseignements concernant un danger quelconque, reçus d'une quelconque source digne de foi soient promptement portés à la connaissance des personnes concernées et communiqués aux autres gouvernements intéressés (1) .

Règle 9 : Services hydrographiques

- 1 Les Gouvernements contractants s'engagent à prendre des dispositions en vue de rassembler et de compiler des données hydrographiques et de publier, diffuser et tenir à jour tous les renseignements nautiques nécessaires à la sécurité de la navigation.
- 2 Les Gouvernements contractants s'engagent notamment à coopérer pour assurer, dans la mesure du possible, les services de navigation et d'hydrographie ci-après de la manière la plus appropriée pour faciliter la navigation :
 - .1 veiller à ce que les levés hydrographiques soient exécutés de manière à satisfaire, dans la mesure du possible, aux exigences de la sécurité de la navigation;
 - .2 élaborer et diffuser des cartes marines, des instructions nautiques, des livres des phares, des annuaires des marées et d'autres publications nautiques, s'il y a lieu, qui répondent aux besoins de la sécurité de la navigation;
 - .3 diffuser des avis aux navigateurs pour que les cartes marines et publications nautiques soient, autant que possible, tenues à jour;
 - .4 fournir des moyens de gestion des données pour appuyer ces services.
- 3 Les Gouvernements contractants s'engagent à veiller à ce que les cartes marines et les publications nautiques soient aussi uniformes que possible et à tenir compte, dans la mesure du possible, des résolutions et recommandations internationales pertinentes (2).
- 4 Les Gouvernements contractants s'engagent à coordonner leurs activités autant que faire se peut afin de veiller à ce que les renseignements hydrographiques et nautiques soient disponibles à l'échelle mondiale d'une manière aussi rapide, fiable et claire que possible.

Règle 31 : Messages de danger

- 2 Chaque Gouvernement contractant prend les mesures nécessaires pour que toute information reçue concernant un danger prévu au paragraphe 1 soit promptement portée à la connaissance des intéressés et communiquée aux autres gouvernements auxquels elle peut être utile.

(1) Se reporter au Service mondial d'avertissements de navigation, que l'Organisation a adopté par la résolution A.706 (17), telle que modifiée.

(2) Se reporter aux résolutions et recommandation appropriées qui ont été adoptées par l'Organisation hydrographique internationale.

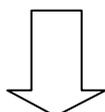
Annexe 2

ETAPES POUR LE DEVELOPPEMENT DE CAPACITÉS EN HYDROGRAPHIE ET CARTOGRAPHIE MARINE

Etapes du développement

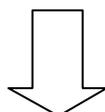
Étape une

Collecte et circulation de l'information nautique permettant la tenue à jour de la documentation nautique (cartes et ouvrages).



Étape deux

Création d'une capacité de levé, d'abord pour les zones côtières, puis pour le large.



Étape trois

Production autonome de cartes et ouvrages nautiques.

Action nationale

- Former un comité national de la sécurité maritime.
- Créer/améliorer les infrastructures existantes pour la collecte et la circulation de l'information nautique.
- Renforcer les liens avec l'autorité cartographique afin d'assurer la tenue à jour des documents nautiques.
- Une formation est nécessaire.

- Etablir une capacité de levés pour les ports et leurs approches.
- Entretien des aides à la navigation.
- Etablir une capacité de levés pour les zones côtières, puis les zones du large.
- Rechercher les fonds pour la formation, l'équipement ou pour la commande de levés.
- Données pour un système d'information géographique maritime national

- Cette étape est-elle nécessaire ? (elle suppose des investissements conséquents pour la production, la distribution et la tenue à jour des stocks).
- Un accord bilatéral peut être une solution plus avantageuse et plus simple.

Annexe 3

PROPOSITIONS DE MANDAT ET DE TACHES POUR UN COMITE NATIONAL SUR LA SÉCURITÉ MARTIME

MANDAT D'UN COMITE SUR LA SECURITE MARITIME

⇒ Conseiller les autorités gouvernementales pour:

- * la sécurité de navigation dans les eaux nationales
- * le recouvrement des ressources et des financements pour les services de sécurité maritime
- * les implications des conventions maritimes internationales
- * l'application des lois nationales dans les zones maritimes

⇒ Le CSM * devrait impliquer la marine nationale, les ministères en charge du transport, des communications, des ressources naturelles, de l'environnement, des ressources naturelles, des ports, ainsi que des représentants des compagnies de navigation

* doit se réunir régulièrement pour observer le développement maritime et réviser la politique maritime nationale

* peut inviter des observateurs régionaux traitant de sécurité de navigation

TACHES DU COMITE SUR LA SECURITE MARITIME

⇒ Se faire reconnaître par le Gouvernement

⇒ Soumettre une structure pour les responsabilités en matière de:

- * information de sécurité maritime
- * levés hydrographiques
- * cartographie nautique
- * aides à la navigation
- * combat des pollutions par hydrocarbures
- * recherche et sauvetage
- * application des règlements et lois dans la ZEE

⇒ Conseiller le gouvernement sur les normes internationales et leur mise en oeuvre

⇒ Soumettre au Gouvernement des propositions pour le recouvrement des revenus et le financement du service assuré

⇒ Conseiller le Gouvernement pour l'adhésion aux instances internationales pertinentes