



INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

**Séminaire régional d'information sur la sécurité de la navigation
Nouakchott, Mauritanie
23 au 25 septembre 2013**

Ecrit par :

Gilles Bessero
Jean-Charles Leclair
Jacques Manchard

Les opinions exprimés dans ce rapport représentent uniquement ceux de leurs auteurs et ne sauraient en aucun cas refléter les opinions ou la politique de l'Organisation Maritime Internationale, de l'Organisation Hydrographique Internationale, ou de l'Association Internationale de Signalisation Maritime.

Fiche recapitulative

Titre du séminaire:	Séminaire régional d'information sur la sécurité de la navigation		
Hote:	Ministère de la Pêche et de l'Economie Maritime (République Islamique de Mauritanie)		
Date et lieu	Hotel EL KHATER, Nouakchott: 23 au 25 septembre 2013		
Type:	Séminaire régional d'information		
Organisé par:	l'Organisation Maritime Internationale et le Ministère des Pêches et de l'Economie Maritime (République Islamique de Mauritanie) conjointement avec l'Organisation Hydrographique Internationale et l'Association Internationale de Signalisation Maritime		
Nb. de Participants:	33	Nb. de pays:	11

Summary and Recommendations

This three-day Regional Awareness Seminar on Safety of Navigation was held in Nouakchott, MAURITANIA from the 23rd to the 25th of September 2013. It was hosted by the Merchant Marine Department of Mauritania, Ministry of Fisheries and Maritime Economy, and was attended by 33 participants from 11 countries and one Regional Organization.

The seminar was not designed to confer specific competencies on its participants. It was rather an awareness exercise or briefing tailored for the authorities in charge of maritime safety, aids to navigation service providers and other maritime specialists, in order for them to get an overview of methods to improve safety of navigation and the efficiency of maritime traffic in the region. Its content was based on "IALA model course E-141/2 on Senior Management Training" with additional emphasis on hydrography and routing measures. This focussed on the obligations placed on coastal States since the implementation of the revised SOLAS chapter V in 2002 and of more recent tools developed to improve safety of navigation and traffic monitoring.

Feedback from the participants indicated that the seminar had met its aims and was generally very well received. They wished the effectiveness of the event to be reflected in the adoption of thirteen recommendations. These are listed below and at Annex A to this report.

"The following recommendations were adopted by the participants at the end of the Seminar:

1. To consider the advantages of becoming a member of IMO, IHO and IALA for those who were not yet members.
2. To encourage effective participation in meetings of IMO, IHO (including the Eastern Atlantic Hydrographic Commission) and IALA and therefore to gain updated technical knowledge in their respective domains and to get the opportunity to exchange views and experiences with delegations on similar matters and to benefit from capacity building programs, when applicable.

3. In pursuit of the IHO capacity building strategy, to consider ways and means to improve the collection and dissemination of nautical information through implementing a national coordinated network interfaced with the NAVAREA Coordinator and the relevant charting authorities.
4. To encourage the acceptance and signing the IALA Marine Buoyage System (2010).
5. Co-operating concerning the use of IALA's risk management tools (IWRAPII and PAWSA) to analyse the degree of risk both within the waters of each coastal State and regionally.
6. To define and declare the VTS type service level and VTS area for those countries which have been providing the services but have not yet formally defined and declared the same or those which intend to provide the services in the future. This should be done in accordance with IMO Resolution A.857(20).
7. IALA National members to consider joining at IALA-NET in accordance with IALA Recommendation E-142.
8. To encourage and facilitate the exchange of experience and knowledge at the regional level among neighbouring countries in order to improve maritime safety and maritime domain awareness.
9. To facilitate implementation of specialised training courses within regional training institutions either VTS or AtoN training, or both, based on IALA Model Courses.
10. In pursuit of the second phase of the IALA WWA's capacity-building strategy, to consider using the expertise within IMO and IALA to conduct needs assessment missions for waters of coastal States and adjacent waters.
11. To encourage the participating countries to ratify and implement the IMO Conventions for countries not yet Parties to SOLAS.
12. Participants encouraged IMO, IHO and IALA to continue their efforts in addressing safety of navigation in other regions by organizing similar activities in the future.
13. To invite neighbouring countries governments to express coherent, integrated and coordinated maritime policies for the benefit of maritime safety with the support of IMO, IHO, IALA, and the existing regional organizations."

Key Words: Séminaire régional d'information sur la sécurité de la navigation
Report ref:
Co-ordinator: Beatrice Vormawah

Sommaire / Table of Contents

	Page
Résumé et Recommandations (<i>en anglais</i>)	3
1. Contexte et objectif	5
2. Préparation du séminaire	6
3. Déroulement du séminaire	6
4. Contenu du séminaire	8
5. Evaluation et Conclusions	14
Annexe A – Recommandations	15
Annexe B – Programme	17
Annexe C – Liste des Participants	19
Annexe D – Allocutions prononcées lors de la Cérémonie d’ouverture	21
Annexe E – Motion de remerciements	29

1. Contexte et Objectif

Le présent rapport traite de la préparation et du déroulement du séminaire de trois jours dédié à la sécurité de la navigation maritime qui s'est déroulé à Nouakchott, Mauritanie, du 23 au 25 septembre 2013. Il s'est tenu à l'invitation de la Direction des Pêches et de la Marine Marchande, sous l'égide du Ministère des Pêches et de l'Economie Maritime et du Ministère des Transports et des Ports. Il a été suivi par 33 participants provenant de 11 pays, principalement des pays de l'Afrique francophone, ainsi que d'une organisation régionale. En plus du pays hôte, étaient représentés la Côte d'Ivoire, la Guinée Bissau, le Bénin, le Togo, le Sénégal, le Congo, le Gabon, la République Démocratique du Congo, la République de Guinée, le Maroc et l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC). La représentante du Cameroun n'a pas pu participer à la réunion faute de visa. La liste complète des participants figure en annexe C.

Le séminaire s'est déroulé en langue française et les présentations ont été effectuées par :

- le Commandant Beatrice Vormawah, Chef de l'Unité de coopération Technique de la Division de la Sécurité Maritime, Organisation Maritime Internationale,
- l'Ingénieur Général Gilles Bessero, Directeur, Bureau Hydrographique International, Organisation Hydrographique Internationale,
- l'Administrateur Général des Affaires Maritimes Jean-Charles Leclair, Doyen, Académie Mondiale de l'Association Internationale de Signalisation Maritime,
- Jacques Manchard, Conseiller auprès de l'Association Internationale de Signalisation Maritime.

Les participants ont également eu l'occasion de présenter l'organisation de la sécurité de la navigation dans leurs pays respectifs et les principales mesures adoptées.

C'est M. Babana Ould Yahya, Directeur de la Marine Marchande de Mauritanie, qui a assuré l'organisation et veillé au bon déroulement du séminaire.

L'amendement au chapitre V de la Convention SOLAS, adopté en 2000 et entré en vigueur en 2002, a renforcé les obligations des Etats côtiers, en particulier pour ce qui concerne l'hydrographie et les aides à la navigation. Dans le même temps, de nouveaux systèmes et équipements apparaissent pour surveiller le trafic maritime le long des côtes tout en facilitant la navigation côtière. Des outils ont également été récemment développés pour procéder à l'analyse des risques de collision et d'échouement comme le demande la Convention SOLAS. Le concept de e-Navigation, qui va se traduire par l'échange continu d'informations entre les navires et la terre, entre les navires eux-mêmes et entre les autorités à terre, progresse rapidement et sera prêt à être mis en œuvre dans peu d'années. L'ensemble de ces récents développements doivent être connus de toutes les autorités et responsables des questions de sécurité maritime et de sécurité de la navigation. C'est la raison pour laquelle l'Académie Mondiale de l'AIMS a développé un modèle de cours de niveau 1+ (E-141/2) destiné aux responsables de la sécurité, et sur lequel le programme de ce type de séminaire est en grande partie basé.

C'est la cinquième fois que l'Académie organise un tel séminaire. Cependant, à la suite d'une concertation étroite et fructueuse avec l'OMI et l'OHI, en particulier pour appliquer le principe voulu par les Nations-Unies d'agir ensemble pour le renforcement des capacités, il a été décidé d'allonger d'une journée la durée du séminaire afin d'incorporer dans le programme initial la présentation par les participants de leur propres réalisations et de donner une importance plus grande à l'hydrographie et au mesure d'organisation du trafic. A cet effet, l'OMI et l'OHI ont bien voulu se joindre à l'AIMS

pour faire de cet événement un séminaire d'information sur la sécurité de la navigation maritime en général et non plus seulement sur les aides à la navigation.

2. Préparation du séminaire

Le plan d'action à quatre ans de l'Académie inclut l'organisation d'un séminaire d'information dans chacune des sept régions du monde sélectionnées pour y mener des actions de renforcement des capacités, dont l'Afrique. Des contacts pris lors du séminaire d'information organisé à Sydney, Australie, en novembre 2012, à l'attention des pays insulaires du Pacifique, ont débouché sur une proposition de l'OMI d'organiser des séminaires élargis, d'abord à Bangkok pour les pays de l'Asie du Sud-Est, en juin 2013, puis ici à Nouakchott pour les pays francophones d'Afrique. Le Gouvernement mauritanien a bien voulu offrir d'accueillir cet événement dans la capitale. L'OMI a pour sa part généreusement accepté de l'organiser dans le cadre de son Programme de Coopération Technique Intégré ainsi que de financer la venue et le séjour de deux participants pour chacun des quatorze pays invités.

La participation de l'Académie est financée par son principal sponsor, the International Foundation for Aids to Navigation (IFAN), ainsi que par le Gouvernement français. Leur soutien est apprécié avec beaucoup de reconnaissance ; de même que la participation de l'OHI à travers la présence pendant tout le séminaire du Directeur Gilles Bessero.

Le soutien et l'excellente organisation apportés par la Direction de la Marine Marchande du Ministère mauritanien des Pêches et de l'Economie Maritime ne peuvent pas être sous-estimés. La sélection de l'hôtel El Khater parfaitement équipé pour la circonstance était un choix judicieux. Par ailleurs les participants et les organisateurs ont été particulièrement honorés et satisfaits de l'intérêt qu'ont montré personnellement le Ministre des Pêches et de l'Economie Maritime et le Ministre de l'Équipement et des Transports en venant ouvrir le séminaire et en déléguant leurs Secrétaires Généraux pour sa clôture. Le Ministre des Pêches et de l'Economie Maritime a en outre reçu les intervenants au cours d'une audience particulière où ont pu être évoquées la situation et les perspectives des relations entre la Mauritanie d'une part, l'OMI, l'OHI et l'AIMS d'autre part.

Ce rapport est une nouvelle opportunité pour remercier les Ministres de leur soutien ainsi que M. Babana Ould Yahya, Directeur de la Marine Marchande, et son équipe dévouée et efficace, lesquels se sont dépensés sans compter pour s'assurer que le séminaire se déroule dans les meilleures conditions possibles. Il convient également d'associer à ces remerciements les efforts déployés par le personnel du Secrétariat de l'OMI et ceux du Secrétariat de l'AIMS qui ont apporté leur soutien efficace et hautement professionnel. Ce rapport est l'occasion pour leurs auteurs d'adresser à tous un très grand merci.

Ce séminaire n'aurait pas non plus été ce qu'il fut sans l'active, pertinente et très positive contribution des participants. Ces derniers complétèrent un questionnaire relatif aux Autorités compétentes qui permettra aux organisations organisatrices de mieux appréhender l'organisation administrative de chaque pays et la répartition des responsabilités au sein des administrations. Chaque participant a également eu l'occasion de renseigner un questionnaire de satisfaction. Ceux-ci ont été analysés et le résultat apparaît dans un document séparé qui démontre le succès de l'événement et le sentiment général de satisfaction des participants. Ces résultats seront utilisés pour améliorer les prochaines réunions de ce type qui seront encore répétées dans au moins deux autres régions (Afrique anglophone et Caraïbes/Amérique centrale), si tant est qu'elles répondent à un besoin encore clairement exprimé durant ce séminaire.

3. Déroulement du séminaire

Les participants sont pour la plupart arrivés le jour précédant l'ouverture qui s'est déroulée le lundi 23 septembre 2013 dans la matinée, en présence de Monsieur Hamady Ould Baba Ould Hamady, Ministre des Pêches et de l'Economie Maritime et de Monsieur Yahya Ould Hademine, Ministre de l'Equipeement et des Transports, ainsi que de plusieurs représentants des media nationaux mauritaniens. Le texte du discours d'ouverture prononcé par le Ministre des Pêches et de l'Economie Maritime est reproduit en annexe D, ainsi que celui des allocutions prononcées respectivement par le Commandant Beatrice Vormawah, l'Ingénieur général Gilles Bessero et l'Administrateur général Jean-Charles Leclair.

Dans son allocution, le Ministre des Pêches et de l'Economie Maritime, après avoir souhaité la bienvenue à l'ensemble des participants, a remercié l'OMI, l'OHI et l'AIMS pour l'appui précieux qu'ils apportent aux Etats. Il a ensuite rappelé que le développement des Etats, ainsi que l'économie mondiale, reposent sur les échanges commerciaux par les voies maritimes, mais que la mer constitue aussi une source d'approvisionnements vitaux en ressources biologiques, minérales et fossiles, et contribue donc à notre sécurité alimentaire autant qu'à notre sécurité énergétique. Il a enfin indiqué que la Mauritanie venait de publier un nouveau Code de la Marine Marchande et qu'au plan opérationnel, le pays était en train d'équiper tout son littoral de systèmes de surveillance et de communication permettant d'avoir une vision globale de tout le plan d'eau placé sous sa juridiction.

La cérémonie d'ouverture fut suivie par des photographes et par deux stations de télévision, dont la télévision nationale. Le séminaire a fait l'objet de deux dépêches de l'agence mauritanienne d'information. Des articles avec des photographies sont parus dans la presse, et des reportages ont été programmés lors des journaux télévisés.

Le séminaire a débuté de suite après la cérémonie d'ouverture et s'est déroulé conformément au programme qui figure en annexe B. Pendant la semaine, la Direction de la Marine Marchande a très généreusement offert à tous les participants un dîner officiel et a organisé la visite du centre de surveillance des pêches et du trafic maritime des Garde-Côtes, lequel abrite également le Centre de Coordination de Sauvetage Maritime (MRCC).

La fin du séminaire a été marquée par une cérémonie de clôture présidée par le Secrétaire Général du Ministère des Pêches et de l'Economie Maritime ainsi que celui du Ministère de l'Equipeement et des Transports. Outre les certificats de participation, une carte mémoire flash a été remise à chacun ; cette carte comportait, en plus de l'ensemble des présentations sous forme de fichiers Microsoft Power Point, divers documents de l'OMI, de l'OHI et de l'AIMS, dont une copie électronique du NAVGUIDE et divers documents de l'AIMS en français ainsi que des documents de la documentation technique en matière de signalisation maritime publiée par le Centre d'Etudes Techniques Maritimes et Fluviales (CETMEF) français.

Photographie de la tribune, lors de la cérémonie d'ouverture.



4 - Contenu du Séminaire

Le séminaire n'était pas destiné à conférer des compétences spécifiques aux participants. Il s'agissait en fait d'une action de sensibilisation et d'information dédiée aux autorités en charge de la sécurité maritime et des services de fourniture des aides à la navigation et autres spécialistes du secteur maritime, de façon à leur donner une vue générale des méthodes disponibles pour améliorer la sécurité de la navigation et l'efficacité du trafic maritime dans la région. Son contenu était basé sur le programme figurant dans le modèle de cours de l'AIMS E-141/2 sur la formation des autorités en charge des aides à la navigation auquel ont été ajoutées les questions concernant l'hydrographie et celles relatives aux mesures d'organisation du trafic et aux comptes rendus de navires. Les obligations auxquelles les Etats côtiers sont soumis depuis l'entrée en vigueur de la révision du chapitre V de la convention SOLAS en 2002, ainsi que les outils les plus récents développés pour améliorer la sécurité de la navigation et le suivi du trafic ont été au centre des présentations.

Le détail des présentations effectuées au cours des 11 sessions est fourni ci-dessous.

Première journée – Lundi 23 septembre 2013

Session 1 – Cérémonie d'ouverture et Introduction

A l'issue de la cérémonie d'ouverture, Jean-Charles Leclair a rappelé qu'au niveau logistique, une clef USB serait remise à tous les participants, avec toutes les présentations Power Point et divers documents de l'OMI, l'OHI et l'AIMS. Il a également indiqué que deux questionnaires ont été distribués. L'un était relatif à l'évaluation du séminaire par les participants, et était à remplir lors des présentations. Le second a été envoyé par l'AIMS en vue de mieux connaître l'organisation des services dans chaque pays. L'objectif était de disposer de coordonnées à jour, pour pouvoir joindre les

services en charge de la signalisation maritime (ce n'est pas toujours la Direction de la Marine Marchande), de l'hydrographie et plus généralement des questions de sécurité de la navigation.

Les différents intervenants puis chacun des participants se sont ensuite présentés chacun leur tour. Jean-Charles Leclair a alors rappelé les objectifs du séminaire, qui doit permettre aux participants d'avoir une meilleure connaissance des responsabilités de l'Etat côtier en matière de sécurité de la navigation maritime et la manière d'y faire face, ainsi qu'une plus grande visibilité sur les développements attendus en la matière. Il a précisé que ce n'était pas une action de formation pour les gestionnaires des aides à la navigation et autres, mais plutôt un séminaire de sensibilisation et d'information de l'encadrement supérieur. Il a particulièrement insisté sur le fait que, selon les statistiques du Lloyd's, 46 % des accidents de navires de 500 Gt et plus, sur la période 1997/2011, étaient dus aux échouements et collisions, d'où l'importance des actions relatives à la sécurité de la navigation. Une vidéo du programme européen « MONA LISA », traitant des plans de route préétablis et de la gestion de trafic maritime, a ensuite été présentée à titre d'exemple de ce à quoi pourrait ressembler le suivi du trafic maritime dans un certain nombre d'années.

Session 2 – Les organisations internationales et leur rôle en matière de sécurité de la navigation

Jean-Charles Leclair a été l'interprète de de Beatrice Vormawah, au nom de l'OMI, pour présenter le mandat de l'OMI et son organisation, avec une description générale de sa politique de renforcement des capacités et des actions en cours.

Gilles Bessero a présenté l'organisation de l'OHI, puis la stratégie et le programme mis en œuvre par l'organisation en matière de renforcement des capacités. Il a rappelé l'objet et les trois volets de l'hydrographie, la nécessité d'une coopération internationale, avec l'exemple de la Commission Hydrographique de l'Atlantique Oriental. Il a rappelé l'histoire de l'OHI, sa structure et sa composition actuelle, son rôle, ses productions, et les défis qu'elle a à relever. Il a décrit la stratégie et le programme de renforcement des capacités, le rôle du sous-comité ad-hoc et des commissions hydrographiques régionales, les phases de mise en œuvre, les modalités de financement et les contributeurs.

Une présentation de l'AIMS et de l'Académie Mondiale de l'AIMS a été effectuée par Jean-Charles Leclair. Après avoir présenté l'AIMS et le projet de changement de statut envisagé pour devenir une organisation intergouvernementale, il a indiqué quels étaient les outils dont elle dispose pour atteindre ses objectifs. Il a ensuite présenté l'Académie et le soutien financier offert principalement par l'IFAN (La Fondation Internationale pour les Aides à la Navigation), et d'autres organisations apportant également leur contribution. Il a décrit la stratégie retenue en matière de renforcement des capacités et les actions conduites par l'Académie. Il a expliqué les procédures d'accréditation et les supports mis en place pour les actions de formation tant pour les aides à la navigation que pour les VTS. Il a fait état de la formation organisée en 2014 en France pour les gestionnaires d'aides à la navigation.

Session 3 – Autres organisations internationales concernées et législation

Jacques Manchard, a présenté les autres organisations internationales impliquées en matière de sécurité de la navigation. Il a décrit brièvement ces institutions, avant de rappeler les obligations des Etats côtiers. Il a attiré l'attention des participants sur l'importance qu'il y avait à appliquer les recommandations internationales et les directives, et en particulier celles publiées par l'AIMS. Il a expliqué le contenu de l'accord international sur le Système de Balisage Maritime. Il a insisté sur la nécessité de mettre en place un cadre juridique national adapté, avec les délégations utiles et un financement efficace. Les questions posées à la suite de cet exposé ont concerné la responsabilité des Etats.

Session 4 – Navigation

Le concept et la précision requise pour la navigation (Position – Navigation – Heure) ont été présentés par Gilles Bessero. Celui-ci a poursuivi sa présentation en traitant des cartes marines et des ouvrages nautiques, des renseignements de sécurité maritime, des cartes de navigation électroniques, et des questions concernant l’ECDIS (système de visualisation de cartes électroniques et d’information). Il a souligné les obligations des Etats côtiers en la matière et les précautions à prendre pour un bon usage des systèmes de navigation par satellites et de la documentation nautique.

Seconde journée – Mardi 24 septembre 2013

Session 5 – Les aides visuelles et les aides radioélectriques à la navigation

Jacques Manchard, a effectué une présentation portant en premier lieu sur les aides visuelles à la navigation et les signaux sonores, et les différentes formes d’énergie, en explicitant les éléments à prendre en compte lors des choix stratégiques, techniques et financiers. Il a annoncé la session de formation d’un mois pour les gestionnaires d’aides à la navigation organisée en anglais au siège de l’AISM en mars/avril 2014, et le projet en cours avec l’Etat français à Brest d’une formation en langue française. Il a ensuite présenté les aides radioélectriques à la navigation et les systèmes de navigation par satellites lesquels nécessitent des « systèmes d’amélioration » pour mieux gérer leur vulnérabilité.

Session 6 – Les mesures d’organisation du trafic et les systèmes de compte-rendu de navire

Les mesures d’organisation du trafic et les systèmes de compte-rendu de navire ont été présentés par Jean-Charles Leclair au nom de Beatrice Vormawah. Il a souligné les points importants des règles 10 et 11 du chapitre V de SOLAS, ainsi que de la publication de l’OMI sur les mesures d’organisation du trafic pour les navires (Edition 2010), avant de traiter des procédures et des responsabilités. Il a ensuite poursuivi avec les thèmes de l’AIS (système d’identification automatique des navires) et autres technologies, ainsi que les autres services qui concourent à la sécurité de la navigation et au suivi du trafic maritime dans les eaux côtières.

Session 7 – La surveillance du trafic

Jean-Charles Leclair a débuté sa présentation en rappelant les définitions d’un service de trafic maritime (VTS) et d’une « Autorité compétente ». Elles figurent dans la résolution de l’OMI A857(20) sur les VTS, dont il a suggéré que le contenu soit pris en compte par chaque législation nationale. Il a ensuite brossé le tableau des VTS en général, portant l’accent sur la campagne proactive initiée par le Secrétaire Général de l’OMI « Zéro accident », avant de décrire les interactions globales avec les autres missions opérationnelles que l’Etat à obligation d’assurer (sauvetage, lutte contre la pollution, sûreté, assistance...). La dernière partie de la présentation a porté sur IALA-NET et sur le développement de la « e-Navigation ». Une description des principes du partage d’information possible via IALA-NET a été faite, ainsi que la référence à la recommandation E-142 de l’AISM sur ce sujet. Ce système peut devenir un des éléments essentiels de la mise en place d’un « Cloud » que requerra le développement de la e-Navigation. Les membres nationaux de l’AISM ont été vivement encouragés à adhérer à IALA-NET, système gratuit et complétant les autres systèmes.

Session 8 – Présentations par les Pays

Sénégal

La présentation effectuée a décrit l’espace maritime, le trafic très dense au large de Dakar et a détaillé les organisations en place (service de sécurité maritime du Sénégal, Phares et Balises, HASSMAR, ANAM), l’état des levés bathymétriques et des aides à la navigation, les moyens matériels (baliseur), la station NAVTEX, le centre de coordination des événements de mer de Dakar, et les autres moyens de surveillance.

Guinée Bissau

Les informations communiquées ont concerné la ratification de quatre conventions. Une demande de soutien a été adressée à l'OMI, l'OHI et l'AIMS pour la réalisation de levés hydrographiques afin de pouvoir programmer les travaux de dragage et améliorer la sécurité de la navigation. En réponse, la représentante de l'OMI a invité le pays à envoyer une demande d'assistance au Secrétaire Général de l'OMI ou au Directeur chargé de la coopération technique.

Guinée

L'intervention a fait le constat de la multiplicité des menaces, indiqué la mise en place d'une préfecture maritime, et fait part d'un projet d'arrangement administratif avec le SHOM. Des projets concernent la construction de sémaphores, l'implantation d'une radio côtière, ainsi que l'élaboration d'un plan national d'urgence, de recherche, de sauvetage et de lutte contre la pollution par les navires, et l'acquisition de moyens navals et de matériel de surveillance, de recherche et de sauvetage. Le Congo a demandé des détails sur l'application du chapitre V de la convention SOLAS.

Gabon

L'avancement de la réforme « stratégique et globale » mise en œuvre depuis 2009, avec au niveau ministériel, une Direction générale de la marine marchande incluant le service national de signalisation maritime a été présenté. Du point de vue juridique, des lois relatives à la sécurité des navires, à la gestion de l'espace maritime viennent d'être publiées en 2013, mais le code de la marine marchande datant de 1963 reste à mettre à jour. Un plan de modernisation du balisage et de réhabilitation des phares est en place, un baliseur est en construction, et un VTS a été mis en place à Owendo-Libreville. La décision de création d'un centre national de sécurité de la navigation fluviale et lagunaire est envisagée.

Troisième journée – Mercredi 25 septembre 2013

Togo

L'intervention concernait les aides à la navigation, les dispositions prises pour combattre les actes de piraterie, ainsi que les dispositions réglementant l'usage des engins nautiques (pirogues, ...). Des contacts sont souhaités avec l'AIMS, pour un projet de chenal d'accès.

Côte d'Ivoire

Dans une région comportant d'intenses activités pétrolières offshore, les aides à la navigation et l'hydrographie sont prises en compte par les ports (Abidjan, San Pedro). Des besoins ont été identifiés en matière de dragage, de création d'une école de formation hydrographique, et de promotion de la coopération sous-régionale en matière de sûreté.

Maroc

La présentation concernait la Division Hydrographie, Océanographie et Cartographie (DHOC) de la Marine Royale. Après un rappel des engagements des états signataires à SOLAS et des recommandations de l'OHI, elle a décrit l'historique, les coopérations, l'organisation et les attributions de la DHOC, ainsi que les fonctions d'un service hydrographique national (SHN) prescrites par l'OHI, le rôle d'un SHN à l'échelon national, le schéma actuel de circulation de l'information nautique au Maroc, avec la transmission de l'information nautique à la DHOC, et une liste non exhaustive des informations demandées. L'objectif de la DHOC est de devenir un SHN, et le principal problème concerne la circulation de l'information nautique. Le système marocain d'identification et de suivi des navires à grande distance, le centre de surveillance du trafic maritime de Tanger, ainsi que le centre de recherche et de sauvetage maritime ont également été présentés.

En réponse à la question posée par la Côte d'Ivoire sur les avantages retirés de l'accord avec le service hydrographique français (SHOM), le Maroc a cité le transfert de la production des cartes et la réalisation des levés (plan d'action réalisé par les deux partenaires).

Bénin

L'exposé a d'abord traité des routes maritimes béninoises, puis du trafic maritime au Bénin, avant de présenter la sécurité de la navigation maritime, avec les aides à la navigation (feux et signaux), les communications (VHF, BLU, AIS, VTS), et l'assistance 24/24 aux navires (pilotage, remorquage). Les moyens utilisés pour la surveillance des eaux maritimes béninoises ont finalement été présentés : les forces navales du Bénin, les moyens de surveillance (nouveaux navires patrouilleurs, deux sémaphores, système de contrôle AIS) et le Centre de Recherche et de Sauvetage Maritime au Bénin.

République Démocratique du Congo

Il n'existe pas de port en eau profonde sur la façade maritime de 42 km. Il existe par contre un réseau fluvial important.

Congo

La vedette hydrographique Kouyou est un des moyens d'intervention. Un programme de modernisation des infrastructures comprend la définition d'un nouveau chenal d'accès.

Mauritanie

La présentation par la Mauritanie a revêtu un caractère pratique par la visite du centre opérationnel de surveillance dont la responsabilité appartient aux Garde-Côtes. Les représentants ont par ailleurs soulevé les questions suivantes : l'accès à la formation en matière d'hydrographie pose problème, les missions de levé bathymétrique ne sont pas réalisées, que peut faire l'OHI pour aider les Etats à acquérir les moyens nécessaires ? Les développements en matière de technique et de sécurité de la navigation posent des problèmes en matière juridique et d'exploitation, quelles solutions peuvent être mises en œuvre ?

OMAO

La vocation initiale de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO) était économique, avec une extension à la sécurité et à la sûreté maritimes et plus récemment à l'hydrographie et aux aides à la navigation. Il a été fait référence à la réunion prévue en novembre à Brazzaville pour explorer les voies de coopération possibles entre l'OMAO et l'OHI. Il a été précisé que l'OMAO n'a pas de caractère opérationnel, la mise en œuvre étant du ressort des Etats membres (mise en place d'un réseau sous-régional de garde-côtes, d'un centre de communications et d'informations). L'existence d'un fonds maritime régional par prélèvement d'une taxe sur les marchandises débarquées a été rappelée, ainsi que le projet de code maritime régional assurant la mise en œuvre harmonisée des conventions internationales.

Session 9 – Gestion des services d'aides à la navigation

Jacques Manchard, a rappelé les décisions à prendre par l'autorité compétente en application de la convention SOLAS en ce qui concerne les niveaux de service, du point de vue quantitatif et qualitatif, en détaillant les étapes à suivre. Les objectifs de disponibilité définis par l'AIMS ont été rappelés, ainsi que les principes de la maintenance et les facteurs à prendre en compte pour être efficace. Les règles à respecter lors de l'externalisation des services d'aides à la navigation, et lors de l'attribution de marchés ont également été présentés, avec l'objectif de retenir le mieux disant. La protection de

l'environnement, au cœur des objectifs de l'AIMS, et les considérations environnementales doivent être prises en compte pour minimiser l'impact sur l'environnement. Enfin, les thèmes de la préservation des phares historiques et de l'utilisation alternative des phares ont été abordés.

Session 10 - Une introduction aux outils de gestion du risque développés par l'AIMS

Une présentation des outils de gestion du risque développés par l'AIMS et l'Académie Mondiale de l'AIMS a été effectuée par Jean-Charles Leclair. Elle fait référence à la Recommandation 0-134 de l'AIMS., qui traite des outils PAWSA et IWRAP MK2, ainsi qu'au Guide n° 1058, sur l'utilisation de simulations comme outil pour la conception des chenaux et la planification d'aides à la navigation. Les principes et la méthode de travail avec PAWSA, qui a été développé par les Etats-Unis dans les années 1990 pour évaluer les risques et travailler sur les solutions à long terme, ont été expliqués. La méthode de travail utilisant IWRAP a également été présentée, avec des exemples de cas réels. L'utilisation de ces modèles est gratuite pour les membres de l'AIMS, les données étant d'accès également gratuit pour les membres d'IALA-NET. La définition et le rôle des techniques de simulation ont été rappelés, et le projet de nouveau guide sur l'usage des simulateurs présenté.

Session 11 – Discussion finale et débriefing

Jean-Charles Leclair a mené la discussion organisée pour connaître les avis des participants sur le séminaire et pour les inviter à proposer des points d'amélioration pour les sessions à venir. D'une manière générale, il y a eu consensus pour exprimer un sentiment de satisfaction, et très peu de critiques ont été émises. Un projet de recommandations a ensuite été proposé prenant en compte les présentations faites ainsi que les échanges d'avis entendus pendant les trois jours. Après quelques discussions et amendements, 13 recommandations ont été adoptées à l'unanimité. Elles sont présentées dans le résumé en anglais figurant page 3 et 4 du présent rapport et en français en annexe A.

La cérémonie de clôture a ensuite été présidée par les secrétaires généraux du Ministère des Pêches et de l'Economie Maritime, et du Ministère de l'Equipement et des Transports au cours de laquelle Jacques Manchard au nom l'OMI, l'OHI et l'AIMS a pu remercier chaleureusement la Mauritanie et la Direction de la Marine Marchande pour l'accueil réservé aux participants à ce séminaire et sa parfaite organisation dans un esprit chaleureux et confraternel.

Les participants ont également voulu manifester leur satisfaction en adressant une motion de remerciements au pays hôte dont le texte figure en annexe E.

Les certificats de participation ont ensuite été remis aux participants par M. Babana Ould Yahya, Directeur de la Marine Marchande de Mauritanie accompagné des intervenants.

Photographie de la remise de certificats, lors de la cérémonie de clôture par Monsieur Babana Ould Yahya, Directeur de la Marine Marchande



5 - Evaluation et Conclusions

Au cours des 3 journées du séminaire, 23 présentations, dont 11 de la part des Etats et de l'organisation régionale y participant, ont été effectuées devant les 33 participants de 11 pays et une organisation régionale, et les 4 intervenants. L'analyse des questionnaires de satisfaction remplis et remis par les participants démontre que l'objectif de ce séminaire, qui était d'offrir aux autorités en charge de la sécurité maritime et de la sécurité de la navigation une présentation générale des méthodes permettant d'améliorer la sécurité de la navigation et l'efficacité du trafic maritime dans cette région du monde, a été atteint. Il y a un accord unanime sur le fait que les idées et les connaissances acquises à l'occasion de ce séminaire vont bénéficier à toutes les administrations et que leur transfert vers des collègues au sein de ces administrations sera effectué.

A part des sujets de pure logistique, il n'y a pas eu de commentaires négatifs concernant le séminaire de la part des participants. Ceux-ci l'ont accueilli très favorablement et ont jugé qu'il avait pleinement atteint les objectifs fixés. La valeur et l'efficacité d'une action conjointe de l'OMI, l'OHI et l'AIMS, liées à la campagne "Unis dans l'action", ont été de nouveau démontrées, et ce schéma doit être maintenu pour l'organisation des prochains séminaires sur le même thème.

Annexe A – Recommandations

**Séminaire régional d'information sur la sécurité de la navigation incluant les principes de la gestion du risque
Nouakchott, Mauritanie, du 23 au 25 septembre 2013**

Recommandations

Les recommandations suivantes ont été adoptées par les participants à la fin du séminaire :

1. Prendre en compte les avantages de devenir membre de l'OMI, l'OHI et l'AIMS pour ceux qui ne le sont pas déjà ;
2. Encourager une participation effective aux réunions de l'OMI, de l'OHI (y compris à celles de la commission hydrographique de l'Atlantique Oriental) et de l'AIMS, et en cela acquérir des connaissances techniques améliorées dans leurs domaines respectifs, avoir l'opportunité d'échanger sur les projets et les expériences avec les autres délégations sur des sujets communs, et bénéficier des programmes de renforcement des capacités, quand ils sont applicables ;
3. En continuité avec la stratégie de renforcement des capacités de l'OHI, examiner les voies et moyens d'améliorer la collecte et la diffusion de l'information nautique grâce à la mise en place d'un réseau national coordonné interfacé avec le coordinateur NAVAREA et les autorités concernées en matière de cartes marines ;
4. Encourager la reconnaissance du système maritime de balisage de l'AIMS (2010), et signer l'accord international ;
5. Mettre en œuvre une coopération concernant l'utilisation des outils de management du risque de l'AIMS (IWRAPII and PAWSA) pour analyser le degré de risque à la fois dans les eaux de chaque Etat, et régionalement ;
6. Définir et déclarer le type de VTS, le niveau de service du VTS et la zone couverte par le VTS pour les pays qui fournissent déjà les services mais n'ont pas actuellement formellement définis et déclarés ces services, ou ceux qui ont l'intention de fournir ces services dans le futur. Ceci doit être réalisé en conformité avec la résolution de l'OMI A.857(20) ;
7. Les membres nationaux de l'AIMS doivent examiner la possibilité de rejoindre IALA-NET, en conformité avec la recommandation de l'AIMS E-142 ;
8. Encourager et faciliter l'échange d'expériences et de connaissances au niveau régional avec les pays riverains dans le but d'améliorer la sécurité de la navigation et la vigilance dans le domaine maritime ;
9. Inviter les gouvernements des pays riverains à formuler des politiques maritimes cohérentes, intégrées et coordonnées au bénéfice de la sécurité de la navigation avec l'appui de l'OMI, de l'OHI, de l'AIMS et des organisations régionales existantes.
10. En cohérence avec la seconde phase de la stratégie de renforcement des capacités de l'Académie Mondiale de l'AIMS, envisager de mettre en œuvre des expertises conjointes de l'OMI et de l'AIMS pour conduire les missions d'évaluation des besoins pour les eaux relevant des Etats côtiers et les eaux adjacentes ;
11. Encourager les Etats participants à ratifier et mettre en œuvre les conventions de l'OMI pour les Etats qui ne sont pas parties de SOLAS ;
12. Les participants encouragent l'OMI, l'OHI et l'AIMS à continuer leurs efforts relatifs à la sécurité de la navigation dans d'autres régions en organisant des actions similaires dans le futur.
13. Inviter les gouvernements des pays riverains à formuler des politiques maritimes cohérentes, intégrées et coordonnées au bénéfice de la sécurité de la navigation avec l'appui de l'OMI, de l'OHI, de l'AIMS et des organisations régionales existantes.

Nota :

Pour l'Accord, une lettre doit être adressée par l'autorité compétente au Secrétaire général de l'AIMS, stipulant que telle administration, en charge de la signalisation maritime de tel pays, souhaite devenir partie à l'accord amendé sur le système de balisage maritime de l'AIMS (2010). La lettre doit spécifier dans quelle région le pays veut se situer et, en cas de non application encore du système, à quelle date la mise en application deviendra effective. Sinon, la lettre indique que le système est en application.

Annexe B - PROGRAMME

**Séminaire régional d'information OMI/OHI/AISM pour le renforcement de la sensibilisation
en matière de sécurité de la navigation
Nouakchott, Mauritanie, 23 – 25 Septembre 2013**

PROGRAMME

23 septembre		
10.00 – 10.30	<u>Session 1 – Cérémonie d'ouverture et Introduction</u> Cérémonie d'ouverture Objectifs du Séminaire Sécurité Maritime, Sécurité des navires/Sécurité de la navigation	<u>Gouvernement</u> <u>hôte, OMI,</u> <u>OHI, AISM</u> <u>AISM</u>
<i>10.30 – 11.00</i>	<i>Café</i>	
11.00 – 12.30	<u>Session 2 – Organisations Internationales et leur rôle en matière de sécurité de la navigation</u> OMI : Mandat et Description générale Politique de Renforcement des Capacités et action OHI : Organisation Renforcement des Capacités : stratégie et programme AISM Description L'Académie Mondiale de l'AISM	<u>OMI</u> <u>OHI</u> <u>AISM</u>
<i>12.30 – 14.00</i>	<i>Déjeuner</i>	
14.00 – 15.30	<u>Session 3 – Autres Organisations Internationales concernées et Législation</u> Les autres Organisations internationales impliquées en matière de sécurité de la navigation Règles Internationales: Conventions, Recommandations, Directives Législation Nationale	<u>AISM</u>
<i>15.30 – 16.00</i>	<i>Café</i>	
16.00 – 17.30	<u>Session 4 – Navigation</u> Concept et précision de la Navigation Position – Navigation – Heure à bord Cartes Nautiques et Publications, l'Information de Sécurité Maritime. Les Cartes de Navigation Electronique, les questions concernant l'ECDIS	<u>OHI</u>
24 septembre		
09.00 – 10.30	<u>Session 5 – Les aides visuelles et les aides radioélectriques à la navigation</u> Les aides visuelles à la Navigation et les signaux sonores Les différentes formes d'énergie Les aides radioélectriques à la navigation Les systèmes de navigation par satellites	<u>AISM</u>
<i>10.30 – 11.00</i>	<i>Café</i>	
11.00 – 12.30	<u>Session 6 – Les mesures d'organisation du trafic et les comptes-rendus de navires</u> Les mesures d'organisation du trafic Les comptes rendus de navires L'AIS et autres technologies Les autres services qui concourent à la sécurité de la navigation dans les eaux côtières.	<u>AISM</u>
<i>12.30 – 14.00</i>	<i>Déjeuner</i>	
14.00 – 15.30	<u>Session 7 – La surveillance du trafic</u> Les STM et au-delà La surveillance du trafic – IALA-NET	<u>AISM</u>

	Développement de la e-Navigation	
15.30 – 16.00	<i>Café</i>	
16.00 – 17.30	<u>Session 8 – Présentations par les Pays</u> Présentations par les pays participants	<u>Représentants des Pays</u>

25 septembre		
09.00 – 10.30	<u>Session 9 – Gestion des services d'aides à la navigation</u> Gestion Entretien, disponibilité Procédure d'appel d'offres Environnement Préservation des phares historiques et des équipements	<u>AIMS</u>
10.30 – 11.00	<i>Café</i>	
11.00 – 12.30	<u>Session 10 - Une introduction aux outils de gestion du risque développés par l'AIMS</u> <u>Les outils de gestion du risque développés par l'AIMS</u>	<u>AIMS</u>
12.30 – 14.00	<i>Déjeuner</i>	
14.00 – 15.30	<u>Session 11 – Discussion finale and débriefing</u> Discussion Décision et Recommandations Cérémonie de clôture	<u>AIMS</u> <u>OHI</u> <u>OMI</u> <u>Pays hôte</u>



Ministère des Pêches et de l'Economie
Maritime



Organisation Maritime
Internationale



Académie Mondiale de
l'Association Internationale de
Signalisation Maritime

Annexe C Liste des Participants

N°	Noms et Prénoms	Pays	Fonction	Adresses mail
1	Colonel Mariko Mamadou	O.M.A.O.C	Directeur Technique	mariko@omaoc.org
2	Mlle Nguessan N. Rebecca	O.M.A.O.C	Assistante du Directeur Technique	
3	Commandant Fadiga Aly	Côte-d'Ivoire	Chef Département Opérations Maritimes	AFADIGA@pasp.ci Pasp@pasp.ci
4	Commandant Oukara Koffi	Côte-d'Ivoire	S/Directeur	ourakakoffipatrick@yahoo.fr
5	Degbun N'cho Richard	Côte-d'Ivoire	Hydrographe	degbun_richard@yahoo.fr
6	Seydou Sangare	Côte-d'Ivoire	Chef Service Hydrographie/PAA	seysangare@yahoo.fr
7	Wilson Salvador	Guinée Bissau	Sar-Coordinateur	alseken@hotmail.com
8	Carlos Vaz Da Cunha	Guinée Bissau	Inspecteur Maritime	Cavacu58@yahoo.com.bn pac@leland.bj
9	Segbey Sinon K.Charles	Bénin	Port de Cotonou Chargé à la mise en œuvre du Code ISPS	emilebiova@yahoo.fr
10	Ahissou Germain J	Bénin	Division de la Sécurité Maritime	ahissfils2000@yahoo.fr
11	Doh Komla Padi	Togo	Chef Sécurité	dam.togo@yahoo.fr
12	Kouevidsin Ekoué	Togo	Chef Service Sécurité des Navires Gens Mer	dam.togo@yahoo.fr
13	Pathé Yéro Thioye	Sénégal	Ingénieur chargé d'études et du suivi des projets aux phares et Balises	pthioye2@yahoo.fr
14	Sokhna Benga	Sénégal	Directrice des Operations maritimes ANAM-Administrateur des Affaires Maritimes	sokhnabenga@yahoo.fr

15	ONE Hilarion	Gabon	Chef de Service National de la Signalisation Maritime	onhil70@yahoo.fr
16	Moundounga Ludovic Edgard	Gabon	Juriste Administrateur des Affaires Maritimes Conseiller Juridique du Ministre	departementj@gmail.com
17	OBAME ESSONO Eric-Lucien	Gabon	Inspecteur des Affaires Maritimes	dgmm@yahoo.fr
18	Mombo Gaston	Congo	Directeur de la Navigation Maritime/ Chef de la Cellule Audit de l'OMI	momgas@yahoo.fr
19	Ibara Rene Rivelino	Congo	C/Division Hydrographie et Travaux Maritimes	papn2006@yahoo.fr renerivelino2000@yahoo.fr
20	Jacques Diatulu Nsunda	RD Congo	Directeur de la Marine	kiesdiatulu@yahoo.fr dirmarinerdc@yahoo.fr
21	Patrick Musitumbu-Itakala	RD Congo	Chef de Bureau Hydrographie et Flotte à la DMVN/RDC	dirmarinerdc@yahoo.fr patrickmusitumbu@gmail.com
22	Mamady Sissoko	République de Guinée	Chef Section Navires et Navigabilité DN.Marine Marchande	mamadisissoko125@yahoo.fr
23	Balde Mamadou Alpha	République de Guinée	Chef Division Phares et Balises/ANAM	alphabaguire@yahoo.fr
24	Bechrouri Rabah	Maroc	Service Sécurité et Sauvetage Maritime-MRCC Rabat	r.bechrouri@gmail.com
25	Mohammed Hammioui	Maroc	Adjoint Chef Division Hydro-Océano et cartographie	divhoc_mr@yahoo.com
26	Babana Ould Yahya	Mauritanie	Directeur de la Marine Marchande	babana.ould.yahya@gmx.com
27	Ahmed Ould Moulaye	Mauritanie	Chef Service Opérations Garde Côtes Mauritanienne	
28	El Khalil Mohamed Saleh	Mauritanie	Conseiller DG PANPA PFSO IP/PANPA	
28	Mohamed Lemine Ould Lafdhal	Mauritanie	Chef Service Contrôle et statistique/GCM	
30	Capitaine de corvette Mohamed Salem Hamza	Mauritanie	Chef des Opération Marine Nationale	
31	Alioun Fall	Mauritanie	Chef Service Mouvements Navires (PAN)	
33	Sidi Mohamed Nemane	Mauritanie	Chef d'Antenne Nouakchott GCM	

ANNEXE D – Allocutions prononcées lors de la Cérémonie d'ouverture

Cérémonie d'ouverture du séminaire, 23 septembre 2013

Allocution de Madame le Commandant Beatrice Vormawah, de la Division de la Sécurité Maritime de l'Organisation Maritime Internationale

Monsieur Hamady Ould Baba Ould Hamady, Ministre des Pêches et de l'Economie Maritime,
Monsieur. Yahya Ould Hademine, Ministre de l'Equipeement et des Transports
Distingués délégués,

Bonjour à vous tous,

Je vous prie de bien vouloir accepter les meilleurs vœux de notre Secrétaire Général, M. Koji Sekimizu, qui, ne pouvant être présent aujourd'hui avec vous, vous les adresse depuis Londres.

Je voudrais en premier lieu exprimer notre sincère reconnaissance au gouvernement de la Mauritanie, au Ministre des Pêches et de l'Economie Maritime et au Ministre de l'Equipeement et des Transports. Je suis sûr que c'est une très utile opportunité pour la communauté maritime et pour nos organisations de mettre ainsi en évidence la contribution essentielle et importante que l'industrie de la pêche apporte pour garantir le développement durable et la prospérité des personnes et de l'économie globale. La nécessité de garantir un développement durable et le rôle de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ont été reconnus à Rio en 2012, à la suite de quoi le Conseil de l'OMI a validé la journée maritime mondiale 2013 : « Développement durable : la contribution de l'OMI au-delà de Rio+20 ».

Le Secrétaire Général des Nations Unies, M. Ban Ki Moon, commentant la déclaration de Yeosu en 2012 appelait « toutes les organisations à montrer un sens des responsabilités plus élevé en protégeant les océans et les côtes car ceux-ci constituent les fondations de la vie sur cette planète et détiennent la clef du futur de l'humanité. Il a continué en parlant des océans qui contiennent tant de solutions pour le futur dont nous avons tous besoins, et qui constituent la route de la soie maritime d'aujourd'hui ».

En cohérence avec cet intérêt et avec l'appel lancé par le Secrétaire Général des Nations Unies, l'OMI s'est regroupée avec l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM) et l'Organisation Hydrographique Internationale (OHI) pour organiser ce séminaire. L'objectif de ce séminaire est de délivrer un message de connaissance et de sensibilisation générale sur les systèmes de routage des navires, les services de trafic maritime, les aides à la navigation et l'utilisation des techniques d'analyse du risque pour les voies navigables et les chenaux de navigation, afin l'améliorer la sécurité de la navigation dans la région.

La sécurité de la navigation fait partie de la vaste question traitée par SOLAS, dont les dispositions figurent dans le chapitre V de la convention SOLAS de 1974, amendée. L'OMI a toujours apporté une grande attention à l'amélioration de la sécurité de la navigation au cours des années. Depuis 1959, toute une série de mesures ont été introduites sous la forme de conventions, recommandations, circulaires, etc. Les plus connues figurent principalement dans : le règlement pour prévenir les abordages en mer (COLREG), les dispositifs de séparation de trafic (DST) et la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW). D'autres thèmes sont les services de trafic maritime (VTS), les enregistreurs de données de voyage (VDR), les systèmes d'identification automatique (AIS), les phrases normalisées pour les

communications maritimes, les cartes marines, les systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS), les systèmes d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT), le routage des navires, et on pourrait en citer beaucoup d'autres. La plupart d'entre eux seront présentés en détail lors de certaines des interventions.

Honorables Ministres, distingués délégués, à cette fin, tout en gardant en mémoire le besoin de protéger et de maintenir en état l'écosystème marin, l'OMI souhaite encourager les gouvernements membres afin qu'ils procèdent à un examen de leurs systèmes de routage des navires existants, pour un usage futur au bénéfice du développement durable de leurs zones côtières, qui sont concernées par le déploiement d'ambitieux projets de production d'énergie renouvelable (par exemple des plateformes pétrolières), d'extraction de sable et de protection de l'érosion, tout en maintenant la sécurité de la navigation.

Nous voudrions saluer la présence des pays suivants, qui participent à ce séminaire : le Bénin, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Guinée, la Guinée Bissau, la Guinée Equatoriale, le Maroc, la République Démocratique du Congo, le Sénégal et le Togo, ainsi que les représentants de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOOC).

Mesdames, Messieurs, je ne vais pas vous ennuyer plus longtemps avec ces termes techniques. Toutefois, avant de terminer, permettez-moi de vous présenter mes collègues de l'AIMS (Jean-Charles Leclair et Jacques Manchard) et de l'OHI (Gilles Bessero). Ceci étant dit, et au nom de l'OMI, je souhaite un plein succès à ce séminaire.

Merci beaucoup.

Cérémonie d'ouverture du séminaire, 23 septembre 2013

Allocution de Monsieur Gilles Bessero, Directeur - Organisation hydrographique internationale

Monsieur le Ministre des Pêches et de l'Economie maritime,
Monsieur le Ministre de l'Équipement et des Transports,
Monsieur le Directeur de la Marine Marchande
Mesdames, Messieurs,
Chers collègues,

Je me réjouis, au nom du comité de direction de l'Organisation hydrographique internationale, de la tenue à Nouakchott en République islamique de Mauritanie, de ce séminaire organisé par l'Organisation maritime internationale, en collaboration avec l'Organisation hydrographique internationale et l'Association internationale de signalisation maritime.

Permettez-moi tout d'abord de m'associer aux remerciements adressés à nos hôtes par le doyen de l'Académie mondiale de l'AIMS.

Mes remerciements vont en particulier à vous-même, Monsieur le Ministre, qui nous faites l'honneur d'ouvrir ce séminaire malgré un emploi du temps chargé. Je tiens aussi à rendre hommage devant vous au directeur de la marine marchande et à ses collaborateurs pour les préparatifs dont ils ont pris soin ainsi que pour leur accueil efficace et chaleureux.

L'Organisation hydrographique internationale, l'OHI, est l'organisation intergouvernementale qui coordonne au plan mondial les levés hydrographiques et la cartographie des mers et des océans. Sa participation à ce séminaire s'inscrit dans sa stratégie de renforcement des capacités visant à développer les capacités hydrographiques nationales lorsqu'il n'en existe pas et à améliorer les infrastructures déjà en place lorsqu'elles existent.

Force est de constater qu'il y a encore beaucoup à faire dans ce domaine. Au sein de cette région dite de l'Atlantique oriental allant de l'entrée de la Manche au nord à l'embouchure du Congo au sud, seulement trois des vingt pays africains concernés sont aujourd'hui membres de l'OHI.

Si l'adhésion à l'OHI doit s'imposer à tout Etat côtier, comme le réaffirment régulièrement les recommandations réitérées de l'Assemblée générale des Nations unies, de l'Organisation maritime internationale et de l'Union africaine, elle n'est pas une fin en soi. L'objectif est d'assurer, par ce biais, la mise en place effective, partout dans le monde, des « services hydrographiques », tels qu'ils sont définis dans la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention SOLAS. Ces services sont non seulement indispensables à la sécurité de la navigation, avec les aides à la navigation et les services météorologiques, mais ils sont aussi un fondement du développement économique des Etats côtiers et de la maîtrise de leurs espaces maritimes, ce qu'il est convenu d'appeler « l'économie bleue ».

Malgré la prise de conscience de l'importance de l'hydrographie en tant qu'infrastructure stratégique nationale, la tentation est forte de ne rien faire, pas même de réaliser la première phase du développement des capacités hydrographiques qui porte sur la collecte et la diffusion de l'information nautique.

Pourtant la question n'est pas tant celle des moyens, certes sensible en ces temps de crise économique et d'austérité budgétaire. C'est avant tout une question de volonté car il s'agit d'abord, au moins dans une première phase, d'organisation et de mise en place de procédures simples et peu coûteuses à la portée de tous.

Le vœu que je forme à l'ouverture de ce séminaire est que nous sachions vous convaincre non seulement que vous devez faire quelque chose mais que vous pouvez le faire.
Merci pour votre attention.

Cérémonie d'ouverture du séminaire, 23 septembre 2013
Allocution de l'Administrateur Général Jean-Charles Leclair (2s.), Doyen de l'Académie
Mondiale de l'AIMS

Monsieur le Ministre des Pêches et de l'Economie Maritime,
Monsieur le Ministre de l'Équipement et des Transports,
Monsieur le Directeur de la Marine Marchande

...

Mesdames, Messieurs,

Je voudrais tout d'abord remercier la Mauritanie, et son gouvernement, ainsi que la Direction de la Marine Marchande, pour avoir accepté à la demande de l'OMI, l'OHI et l'AIMS d'accueillir ce séminaire régional ici à Nouakchott. Et comme nous avons pu déjà tous le constater, l'organisation est à son meilleur niveau possible.

Je voudrais également au nom de l'Académie Mondiale de l'AIMS, remercier l'OMI et sa Division de la Coopération Technique de financer la présence des nombreux participants à cet important événement. L'Académie Mondiale de l'AIMS est une très jeune organisation, avec plein de bonne volonté mais avec un petit budget malgré les efforts de son principal sponsor, la Fondation Internationale pour les Aides à la Navigation – IFAN. Sans le soutien de l'OMI notre action serait beaucoup plus limitée.

Le programme de ces trois jours a été spécialement concocté par l'OMI, l'OHI et l'AIMS. Il est basé sur le programme du maintenant traditionnel séminaire de l'AIMS de deux jours relatifs aux Aides à la Navigation au sens large, auquel ont été ajoutées les questions d'hydrographie et d'organisation du trafic afin de couvrir l'ensemble de la sécurité de la navigation. Nous avons également introduit une session dédiée aux réalisations et expériences de chacun. Nous pensons en effet que de tels échanges entre pays voisins est aussi un bon moyen de faire progresser la sécurité de la navigation.

Ce séminaire va être l'occasion de discuter des derniers développements en matière de sécurité de la navigation, à la fois au plan réglementaire et au plan technique.

De nouveaux systèmes et équipements, l'AIS par exemple, existent désormais qui permettent de suivre le trafic le long des côtes, et même au-delà, et qui facilitent la navigation côtière. Ils constituent également de nouveaux outils pour analyser les risques de collision et d'échouement. De plus, nous entrons dans l'ère de la e-Navigation, laquelle n'est pas qu'un concept intellectuel. C'est sûrement la façon future de suivre et probablement de gérer le trafic maritime, avec une complète interactivité entre le navire et la terre, et entre la terre et le navire. Tous ces changements et ces progrès récents doivent être connus des responsables de la sécurité maritime et doivent être pris en compte lors l'élaboration des plans d'investissement.

Il n'est désormais plus possible de gérer les aides à la navigation, et plus généralement la sécurité de la navigation, avec juste un peu de bon sens comme cela pouvait se faire dans le passé. Le sujet est de plus en plus technique et, en même temps, l'opinion publique, partout dans le monde, devient à juste titre de plus en plus exigeante. L'accident récent du Costa Concordia est un bon exemple qui nous rappelle à tous que la sécurité de la navigation est une affaire grave qui fait porter une lourde responsabilité sur chaque Etat côtier.

Le suivi du trafic maritime, la gestion du trafic maritime, le contrôle de la navigation maritime sont des expressions relativement nouvelles, et qui ne sont pas encore complètement acceptées, mais dont chacun devine que quelque chose comme ça sera mis en œuvre demain.

A travers les récepteurs AIS à terre et embarqués dans des satellites, à travers le LRIT, les Autorités à terre peuvent déjà suivre les navires partout dans le monde. Ce n'est plus qu'une question de temps pour voir la mise en place d'un régime global, volontaire ou non, de compte-rendu de navire quai à quai, lequel pourra dans le même temps permettre aux Autorités à terre d'interférer sur le trafic. Les grandes compagnies d'armateurs suivent déjà ainsi leur flotte en permanence. La question est maintenant de savoir comment cela peut interagir avec le capitaine et les officiers de quart, et améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation maritime.

Et parce que je voudrais encourager les discussions entre nous durant ces trois jours, laissez-moi être un peu provoquant. Vous savez tous que l'opinion publique partout dans le monde n'a pas compris pourquoi un navire à passager avec 4.000 personnes à bord, le Costa Concordia, est venu s'échouer et à couler près d'une petite île italienne juste parce que son capitaine avait envie de venir saluer quelques amis à terre. L'opinion publique pensait, ou pense, que comme dans l'aviation civile, les Autorités à terre contrôlent en permanence le trafic maritime, alors que ce n'est pas du tout le cas aujourd'hui, comme vous le savez.

A ce stade je ne veux pas aller trop loin. Je reviens au but de ce séminaire, lequel est de vous permettre d'avoir à l'esprit ce qui se projette devant nous dans le domaine des aides à la navigation et des autres moyens concourant à la sécurité de la navigation, afin que vous puissiez moderniser et développer vos équipements et services en toute connaissance.

Nous allons essayer de vous donner quelques idées sur ce que pourrait être ce demain, au moins la manière dont nous le voyons.

Merci à tous pour votre attention et particulièrement à vous MM les Ministres pour avoir bien voulu honorer de votre présence cette cérémonie malgré votre emploi du temps ultra chargé.

Cérémonie d'ouverture du séminaire, 23 septembre 2013
Allocution d'ouverture du séminaire de son Excellence Monsieur le Ministre des pêches et de l'économie maritime

Messieurs le Ministre de l'Équipement et des Transports ;
Madame la Représentante de l'Organisation Maritime Internationale ;
Monsieur le représentant de l'Organisation Hydrographique Internationale ;
Monsieur le représentant de l'Académie Mondiale de l'Association Internationale de Signalisation Maritime ;
Mesdames et Messieurs les représentants des pays de la façade Atlantique orientale ;
Mesdames et messieurs ;

Je tiens, en premier lieu, à vous remercier de votre présence et à souhaiter, à tous, une chaleureuse bienvenue et un agréable séjour, en terre mauritanienne, à l'occasion de la tenue de ce séminaire régional sur la sécurité de la navigation maritime. C'est naturellement un honneur pour la Mauritanie d'accueillir, à Nouakchott, cette importante rencontre régionale.

Qu'il me soit permis ensuite d'adresser mes sincères remerciements à l'Organisation Maritime Internationale, à l'Organisation Hydrographique Internationale et à l'Académie Mondiale de l'Association Internationale de Signalisation Maritime pour l'appui précieux qu'ils apportent à nos Etats, dans l'organisation de cette importante manifestation.

Mesdames et Messieurs ;
Chacun sait que le développement de nos Etats, ainsi d'ailleurs que l'économie mondiale dans son ensemble reposent, en grande partie, sur les échanges commerciaux par les voies maritimes. La mer constitue aussi pour nos pays une source d'approvisionnements vitaux en ressources biologiques, minérales et fossiles, et contribue de ce fait, considérablement, à notre sécurité alimentaire autant qu'à notre sécurité énergétique.

Si les opportunités offertes par la mer sont aussi déterminantes pour notre existence, il demeure que l'exploitation et l'usage du milieu marin sont désormais liés à des risques et des menaces, aussi bien avérés que potentiels. Ces risques sont notamment liés :

- A la dynamique des océans ;
- A la densité du trafic maritime ;
- Aux défaillances techniques des navires et des plateformes offshore ;
- Et aux erreurs humaines.

L'histoire est malheureusement émaillée d'incidents illustrant éloquemment la prégnance de ces risques.

Aujourd'hui la sécurité maritime est en outre marquée par des menaces qui ont émergé, de manière ostensible, car les espaces maritimes sont devenus des zones de prédilection d'actes illicites sous diverses formes (piraterie, terrorisme, trafic de drogue, immigration clandestine...etc.).

Les stratégies de prévention et de réponse à cette problématique interpellent bien évidemment tous les Etats côtiers, individuellement et collectivement.

Mesdames et Messieurs ;
Résolument engagée dans cette bataille collective, conformément à la devise de l'OMI : « Une navigation plus sûre sur des océans plus propres », la Mauritanie vient de publier un nouveau Code de la Marine Marchande intégrant les principales normes techniques internationales en matière de sécurité maritime, de sûreté des installations portuaires et de protection du milieu marin.

Nous avons également contribué à l'élaboration du Code de la Marine Marchande de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre actuellement en cours de finalisation.

Sur le plan opérationnel, notre pays est en train d'équiper tout son littoral de système de surveillance et de communication permettant d'avoir une vision globale de tout le plan d'eau placé sous notre juridiction. Le choix de ces équipements tient compte des exigences de la navigation électronique intégrée, envisagée par la communauté maritime internationale.

Mesdames et Messieurs ;

Tout en souhaitant plein succès à vos travaux, je déclare ouvert le séminaire régional sur la sécurité de la navigation maritime.

Je vous remercie.

**Annexe E –MOTION
DE REMERCIEMENT AU GOUVERNEMENT
ET AU PEUPLE DE LA REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE
MAURITANIE**

Nous, participants au Séminaire Régional sur la Sécurité de la Navigation Maritime qui vient d'être organisé à Nouakchott, République Islamique de Mauritanie, du 23 au 25 septembre 2013,

ADRESSONS

Nos sincères remerciements au Gouvernement et au Peuple de la République Islamique de Mauritanie pour l'accueil Fraternel et pour l'hospitalité ainsi que les facilités offertes qui ont grandement contribué au bon déroulement et au succès des travaux

EXPRIMONS

Nos vœux de prospérité au Gouvernement et au Peuple de la République Islamique de Mauritanie pour une Afrique résolument engagée sur la voie du développement.

Fait à Nouakchott, le 25 septembre 2013

LES PARTICIPANTS