

103^{ÈME} SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME DE L'OMI

Réunion virtuelle à distance, 5-14 mai

Contribution au Programme de travail 2021 de l'OHI

Tâche 1.1.8.3

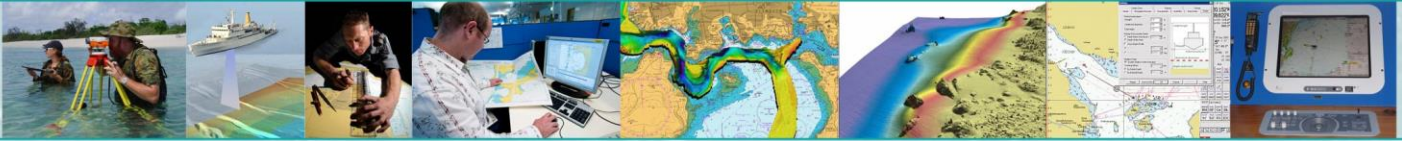
Maintenir des relations avec l'Organisation maritime internationale (OMI), incluant la participation à la réunion du MSC

Le Comité de la sécurité maritime (MSC) de l'OMI est la plus haute instance technique de l'Organisation maritime internationale (OMI). Les fonctions du MSC consistent à examiner des questions relatives aux aides à la navigation, à la construction et aux équipements des navires, aux règles de prévention des abordages, à la gestion des cargaisons dangereuses, aux procédures de sécurité maritime, aux informations hydrographiques, à la recherche et au sauvetage, et à toute autre question affectant directement la sécurité maritime. La 103^{ème} session du MSC (MSC 103) a eu lieu sous forme de réunion virtuelle du 5 au 14 mai 2021. Le Secrétaire général, le Dr Mathias Jonas, l'adjoint aux Directeurs David Wyatt et M. Christopher Janus, président du sous-comité sur le service mondial d'avertissements de navigation (SC-SMAN) y ont représenté l'OHI.

En abordant l'ordre du jour de la session dans son discours d'ouverture, le Secrétaire général de l'OMI, M. Kitack Lim, a mis en exergue les efforts déployés avec d'autres organisations des NU et avec les partenaires de l'industrie en vue d'encourager les Etats membres à reconnaître les navigateurs comme des « travailleurs clés », comme recommandé également par la résolution de l'Assemblée générale des NU adoptée en décembre 2020, et de faire de leur vaccination une priorité, facilitant ainsi la sécurité des déplacements transfrontaliers des navigateurs. Il a pris note de l'exercice de définition réglementaire en cours pour l'utilisation des navires de surface autonomes, soulignant l'objectif de l'exercice de définition réglementaire pour identifier les points à discuter à l'avenir. Il a fait observer que l'objectif n'était pas de discuter ou de décider de recommandations à ce stade, bien qu'il soit clair que de nombreuses délégations souhaitent commencer un réel travail réglementaire dès que possible.

Navires de surface autonomes (MASS)

Le comité a noté la progression de l'exercice de définition réglementaire (RSE) et le projet de rapport du groupe de travail sur les MASS. Le MSC a noté qu'aucune analyse n'avait été effectuée en ce qui concerne le chapitre VIII (veille) de la convention et du code STCW (et de la convention STCW-F), en particulier la question de la veille à la passerelle, car elle pourrait être perçue comme une lacune potentielle pour les opérations MASS. Il a été convenu que cette question nécessitait un examen plus approfondi, qu'il y avait un consensus général sur le fait que la convention et le code STCW seraient parmi les derniers instruments examinés pour traiter des opérations MASS et que le RSE sur la STCW s'était



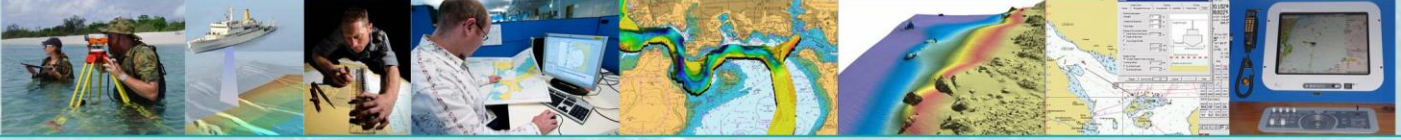
concentré sur les parties de la convention et du code relatives à la formation et à la certification. Néanmoins, le groupe a convenu que la veille nécessiterait une analyse supplémentaire pour traiter des opérations MASS à l'avenir.

Le MSC a convenu que la meilleure façon d'introduire les MASS dans le cadre réglementaire de l'OMI pourrait de préférence être abordée de manière globale par l'élaboration d'un instrument MASS fondé sur des objectifs - le futur code MASS, qui pourrait être rendu obligatoire par des modifications de la Convention SOLAS et/ou d'autres conventions de l'OMI. Le comité a reconnu qu'il pourrait y avoir des questions qui ne seraient pas prises en compte par le RSE mais qui sont importantes pour le développement des MASS, comme l'utilisation des données et de l'intelligence artificielle, les exigences en matière de performance et de données, la validation, la vérification et la certification et un cadre de responsabilité. Reconnaisant que les technologies autonomes ont déjà été utilisées sur des navires et à titre expérimental, il a été proposé d'élaborer des directives provisoires pour combler les lacunes en matière de sécurité pour les navires qui utilisent déjà ou sont sur le point d'utiliser des technologies autonomes jusqu'à ce que ces lacunes soient comblées par des exigences obligatoires pour les opérations MASS. Le MSC a convenu que l'Organisation tirerait profit des retours d'expérience acquise lors des essais de MASS et des opérations futures de MASS pour élaborer ces directives provisoires. Le Conseil maritime international et baltique (BIMCO) a informé le groupe que le tout premier contrat attribué à des navires autonomes, AUTOSHIPMAN, était sur le point d'être finalisé et commercialisé d'ici fin 2021. L'objectif de ce contrat est d'établir un accord de gestion de navires standardisé pour les navires autonomes, qui indique où des modifications et des clarifications sont nécessaires pour l'exploitation de ce type de navire.

Le Comité a également reconnu la nécessité pour le Comité de la sécurité maritime de coordonner les travaux sur les MASS avec d'autres comités et sous-comités de l'Organisation, ce qui exige des ressources et du temps supplémentaires. A la suite de ces considérations, le MSC a invité à soumettre des propositions de nouveaux débouchés pour les MASS, en tenant compte des questions hautement prioritaires et de l'ordre possible pour traiter des opérations MASS dans les instruments de l'OMI. Le Comité a également invité les Etats membres et les organisations internationales à rendre compte de l'expérience acquise dans le fonctionnement des MASS.

Renseignements sur la sécurité maritime

Le Comité a pris en considération les discussions et les décisions prises lors du NCSR 8 sur les questions concernant la diffusion des informations relatives aux RSM et aux SAR sur de multiples services mobiles par satellite homologués, y compris la surveillance par radiodiffusion. Le président a souligné le rôle important des fournisseurs d'informations RSM et SAR (c'est-à-dire les coordonneurs NAVAREA et METAREA et les services SAR) pour assurer la diffusion en temps voulu des informations sur les services mobiles par satellite homologués au profit de l'ensemble de la communauté des transports maritimes, ainsi que la nécessité d'aborder la charge financière que représente pour les fournisseurs d'informations homologation de nouveaux services mobiles par satellite dans le SMDSM. Le président a

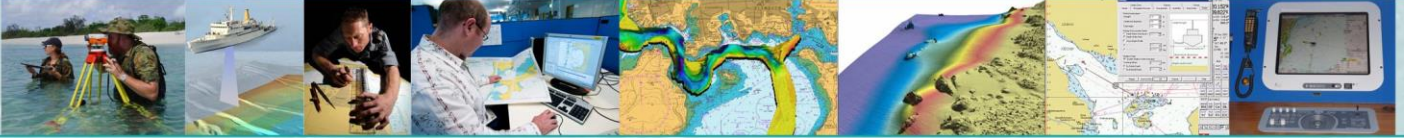


également reconnu qu'il s'agissait d'une question complexe et que des informations supplémentaires seraient nécessaires avant que le Comité puisse prendre une décision finale, notamment des informations détaillées sur les coûts réels de la diffusion de l'information et d'autres fonctions connexes, l'examen des options visant à éliminer ou à réduire la redevance terre-navire pour la diffusion des alertes de navigation et des alertes météorologiques, et les aspects procéduraux liés à la création éventuelle d'un fonds par l'OMI pour répartir les coûts. En conséquence, le président a invité les participants à faire des commentaires sur la question des coûts et sur l'éventuelle création d'un groupe de correspondance chargé de faire progresser ces travaux entre les sessions en vue de rendre compte au MSC 105 en formulant une recommandation finale sur la manière de traiter cette question.

Il a été estimé que le Comité devrait examiner l'opportunité de rendre explicitement obligatoire pour tous les coordinateurs de zone la fourniture d'informations RSM et SAR à tous les prestataires de services mobiles homologués par l'Organisation. La proposition de création d'un fonds dédié par l'OMI afin de partager la charge des coûts entre tous les Etats membres bénéficiaires a été soutenue, de même que la recherche de solutions alternatives, y compris la révision de la résolution A.707(17) ou le maintien de la mise en œuvre actuelle. Il a été convenu qu'aucun coût supplémentaire ne devrait être supporté par les Etats membres, les armateurs, les exploitants de navires ou les utilisateurs finaux du fait de l'homologation de nouveaux services mobiles par satellite.

Le Comité a encouragé les Etats membres responsables de la diffusion des RSM par l'intermédiaire du service mondial d'avertissement de navigation (SMDSM) et du service mondial d'information et d'avis relatifs à l'océanographie (WWMIWS), ainsi que ceux chargés de la diffusion et de la réception des informations relatives à la recherche et au sauvetage, à faire progresser la mise en œuvre des services mobiles par satellite du SMDSM homologués par l'Organisation et à communiquer ces informations par l'intermédiaire du module SMDSM du Plan cadre SMDSM, au fur et à mesure que des changements se produisent.

Le MSC a approuvé la création d'un groupe de correspondance chargé d'examiner la question entre les sessions et de rendre compte au MSC 105. Le Comité a invité les Etats membres responsables de la diffusion des informations relatives aux RSM et aux SAR et préoccupés par les questions des coûts, à soumettre directement au groupe de correspondance des informations détaillées sur les incidences financières et, en particulier, une estimation du coût réel de la diffusion de ces informations par les services mobiles par satellite homologués. Le MSC a également invité le Royaume-Uni et les Etats-Unis, en coopération avec Inmarsat et Iridium, respectivement, à conseiller le groupe de correspondance sur la possibilité d'éliminer ou de réduire la redevance terre-navire pour les alertes de navigation et les alertes météorologiques (comme c'est le cas pour les alertes de détresse) et à faire part de leur point de vue sur la manière dont les problèmes de coûts pourraient être résolus ; le MSC a également demandé au Secrétariat de soumettre directement au groupe de correspondance des informations sur les aspects procéduraux liés à la création éventuelle d'un fonds.



Le Comité a créé le groupe de correspondance (CG) sur la diffusion des informations RSM et SAR, sous la coordination de l'Australie, et l'a chargé, en tenant compte des décisions, des commentaires et des propositions formulés lors de la réunion 103 du MSC, ainsi que de toute information supplémentaire qui pourrait être soumise directement au groupe de correspondance. Le groupe de correspondance a été chargé d'envisager l'utilisation obligatoire de tous les services mobiles par satellite homologués qui fournissent des services dans la zone de service pour la diffusion d'informations par les fournisseurs d'informations RSM et SAR ; d'examiner les options permettant de tenir compte des incidences financières pour les fournisseurs d'informations RSM et SAR concernant la diffusion d'informations sur plusieurs services mobiles par satellite du SMDSM ; de présenter une analyse des avantages et des inconvénients de chaque option ; et de recommander une marche à suivre aux fins d'examen par le Comité, y compris un plan de mise en œuvre aux fins d'examen par le MSC 105. Le Comité a invité des experts représentant les prestataires homologués de services mobiles par satellite, les coordinateurs NAVAREA et METAREA, les autorités SAR, les Etats membres et les organisations internationales concernées, en particulier l'OMM et l'OHI, à participer activement aux délibérations du groupe de correspondance.

Divers

Le Comité a convenu d'inclure à son ordre du jour post-biennal un item sur « l'élaboration d'amendements aux chapitres IV et V de la Convention SOLAS et des normes de performance et des lignes directrices pour introduire le système d'échange de données VHF (VDES) ». Le MSC a convenu d'inclure à son ordre du jour post-biennal un item sur le « Développement de normes de performance pour un système de données de navigation numérique (NAVDAT) ».

Dirigeants

Le MSC a élu à l'unanimité Mme Mayte Medina, Etats-Unis, présidente et M. Theofilos Mazos, Grèce, vice-président du Comité pour 2021.

Prochaines sessions

La prochaine session du MSC devrait avoir lieu du 4 au 8 octobre 2021 (MSC104) et le MSC 105, qui devrait avoir lieu au premier semestre 2022, n'a pas encore été programmé.