



19^{ÈME} CONFÉRENCE DE L'AIMS Incheon, République de Corée, du 26 mai au 2 juin

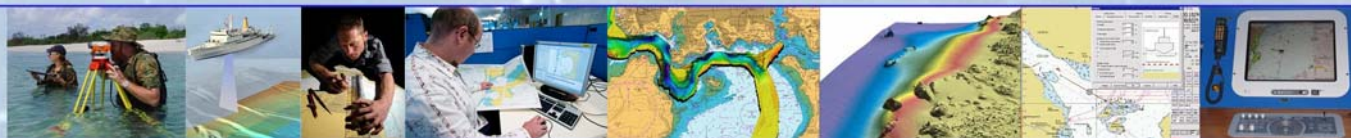
Contribution au programme de travail de l'OHI 2018

Tâche 1.1.6	Participation à la 19 ^{ème} conférence de l'AIMS
-------------	---

Plus de 500 délégués ont participé à la 19^{ème} conférence de l'AIMS, qui a eu lieu dans la ville portuaire d'Incheon, République de Corée, du 26 mai au 2 juin 2018. Au total, 94 présentations techniques ont été effectuées au cours de 13 sessions techniques et de deux sessions spéciales, le tout sur quatre jours, et les participants à la conférence ont pu voir et discuter des derniers développements en matière d'aides à la navigation (AtoN) et de technologie STM dans le cadre de la grande exposition de l'industrie, où un nombre record de membres de l'AIMS issus de l'industrie ont exposé. Le Secrétariat de l'OHI y était représenté par le Directeur Abri Kampfer.



Les participants à la 19^{ème} conférence de l'AIMS



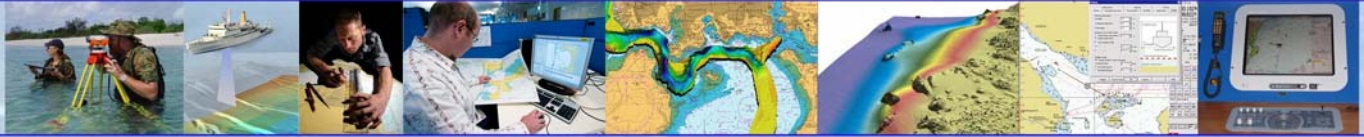
La conférence s'est largement concentrée sur le développement et l'échange d'informations numériques maritimes en vue d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport maritime. Elle a été informée du fait que l'utilisation des noms de ressources maritimes (.mrn) sera nécessaire pour le développement de modèles de données harmonisés à l'échelle mondiale afin de permettre la mise en place de services maritimes numériques dans le cadre du Plan d'application de la stratégie en matière d'e-navigation de l'OMI. Le transfert du système AIS existant vers le VDES a été mis en exergue par plusieurs intervenants comme étant essentiel pour des communications numériques sûres et fiables, conjointement avec d'autres services commerciaux de communication par satellite et terrestres. Des présentations ont également été faites sur l'utilisation en pratique des systèmes terrestres publics existants en vue de fournir des renseignements sur la sécurité aux navires de pêche et de plaisance. Les risques relatifs à la cybersécurité pour le transfert de données continueront de croître, et il demeurera vital de prendre des précautions de cybersécurité.

Les autorités à terre d'Europe ont expliqué comment elles partagent les données AIS pour soutenir la reconnaissance du domaine maritime, et ont indiqué qu'elles étaient en train de développer des concepts de gestion du trafic pour améliorer l'efficacité de la chaîne de transport.

Des communications STM efficaces et non-ambiguës nécessiteront une phraséologie, des procédures et une technologie communes pour les communications vocales, ainsi que des modèles de données et des chaînes de communication harmonisés pour l'échange d'informations numériques. La révision de la résolution de l'OMI A.857(20) (Directives sur les services de trafic maritime) sera nécessaire en vue de cette harmonisation et pour une compréhension et une implémentation mondiales communes des services STM modernes.

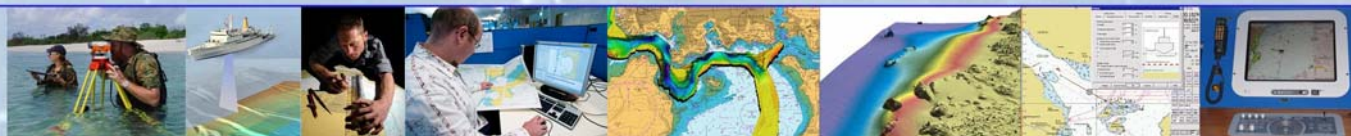
Au cours des sessions sur le service positionnement, navigation et synchronisation (PNT), l'importance de la résilience a été soulignée. La résilience des PNT est vitale pour la navigation électronique et sous-tend différents services liés à la sécurité. Une diversité de systèmes dissemblables est nécessaire pour obtenir un PNT résilient et les technologies candidates ont été explorées. Les véhicules autonomes entrant en services aujourd'hui et à l'avenir nécessiteront un positionnement sûr et une compensation automatique en cas de coupure ou de dysfonctionnement du GNSS. *SBAS*, *R-Mode*, *Radar positioning* et *eLoran* sont des systèmes électroniques qui seront probablement utilisés en vue d'aider à obtenir la résilience nécessaire, mais il n'existe toujours aucun consensus mondial en vue d'une approche coordonnée pour le domaine maritime.

L'utilisation croissante de l'évaluation des risques par les autorités à terre en vue d'une navigation sûre a été notée. Tandis qu'il n'existe pas un seul outil universel, l'AIMS dispose d'un jeu d'outils de gestion des risques comprenant des programmes d'évaluation reconnus et largement utilisés. S'ils sont utilisés correctement, ces derniers peuvent assister les autorités chargées des aides à la navigation pour évaluer les risques, et pour aider les États côtiers à remplir leurs obligations internationales.



La signalisation des aides à la navigation visuelles traditionnelles reste essentielle dans les voies navigables. Ces aides sont de plus en plus complétées par des aides à la navigation électroniques virtuelles pour la navigation et en cas d'urgences ou de catastrophes. Les participants à la conférence ont été informés de récents changements apportés aux recommandations de l'AIMS pour les aides à la navigation visuelles, ainsi que de développements techniques pour l'installation, l'opération et la maintenance dans la pratique. Ces conclusions étaient appuyées par les résultats de la consultation des utilisateurs.

Grâce à la contribution de nombreux membres de l'AIMS ayant fourni du matériel et des objets de présentation, une grande exposition sur le patrimoine des phares a complété les sessions techniques et l'exposition de l'industrie, retraçant le développement ainsi que la vie des phares. Une compétition nationale de peinture a permis l'exposition d'un large éventail d'œuvres lauréates, provenant d'écoles coréennes. Cette exposition a été appuyée par une session spéciale de la conférence sur la préservation et l'utilisation complémentaires des phares historiques et de leur patrimoine. Des présentations ont abordé les avantages culturels, technologiques, architecturaux et financiers d'un programme actif pour le patrimoine.



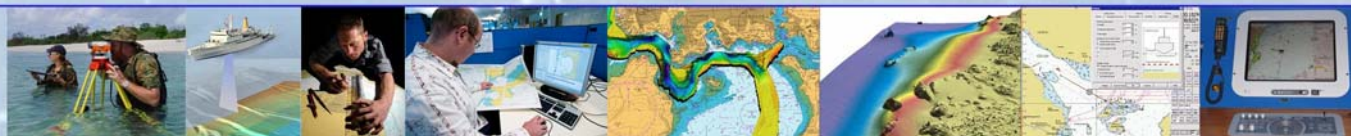
99^{ÈME} SESSION DU COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME DE L'OMI Londres, Royaume-Uni, 15-25 mai

Contribution au programme de travail de l'OHI pour 2018	
Tâche 1.1.8.3	Participation aux réunions MSC de l'OMI

Le Comité de la sécurité maritime (MSC) est l'organe technique le plus haut de l'Organisation maritime internationale (OMI) et sa mission consiste à examiner les questions relatives aux aides à la navigation, la construction et l'équipement des navires, les règles pour la prévention des abordages, la manipulation des cargaisons dangereuses, les procédures de sécurité maritimes, les renseignements hydrographiques, le sauvetage des biens et des personnes ainsi que toutes les autres questions ayant un rapport direct avec la sécurité maritime. La 99^{ème} session du MSC (MSC-99) s'est tenue au siège de l'OMI, à Londres, RU, du 15 au 25 mai. L'adjoint aux Directeurs David Wyatt y a représenté l'OHI. Dans son discours d'ouverture, le Secrétaire général de l'OMI, M. Kitack Lim, a cité dans l'ordre du jour de la session la participation de Nauru, le 174^{ème} et plus récent Etat membre de l'OMI. Il a mis en exergue les premières mesures prises pour traiter la question des navires de surface autonomes (MASS) et la nécessité de s'adapter aux nouvelles technologies en vue d'améliorer l'efficacité de la navigation tout en conservant présent à l'esprit la sécurité de la navigation. Il a pris note des travaux proposés à entreprendre pour faire progresser la seconde phase du Recueil sur la navigation polaire. Il a également pris note des travaux en cours sur l'agrément du système Iridium et de la réception d'une autre demande d'agrément du service de message du système BeiDou en vue de son utilisation dans le cadre du SMDSM ; il a souligné la nécessité de traiter toutes les demandes de la même manière.



MSC-99 de l'OMI en session plénière



Mouvements migratoires dangereux effectués par mer

Au cours des discussions inter-institutions sur le thème des mouvements migratoires mixtes plusieurs déclarations ont été effectuées, mettant en exergue les actions et efforts réalisés par de nombreuses organisations et agences dans la Méditerranée centrale. Le Comité a encouragé les Etats membres à utiliser le module de simplification des formalités du système global intégré d'information de navigation (GISIS) ainsi que les informations incluses dans l'appendice à la MSC.1/Circ.896/Rev.2 - *Mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic, à la contrebande ou au transport de migrants par mer* - pour rendre compte de tout incident.

Hydrographie et cartographie marine

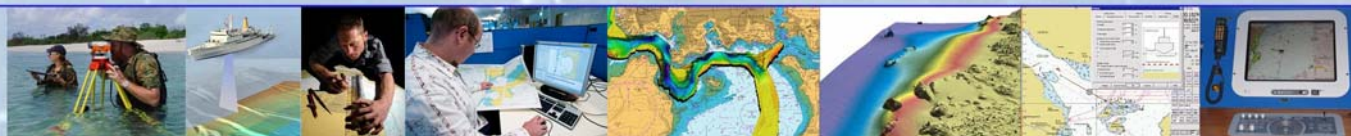
Le MSC a traité différentes questions liées à l'hydrographie et à la cartographie marine résultant de la 5ème session du NCSR (NCSR-5) qui s'est tenu en février cette année. Les principaux items incluaient l'établissement de nouveaux dispositifs de séparation du trafic et de mesures associées « dans le chenal de Dangan » et « aux abords de Kattegat » pour diffusion via la COLREG.2/Circ.71. La réunion a également pris note de l'adoption de nouvelles mesures d'organisation du trafic maritime autres que les dispositifs de séparation du trafic, et de l'adoption d'amendements aux mesures existantes « dans l'océan Atlantique au large des côtes du Ghana », d'une zone de prudence « n° 2 du chenal de Dangan », de routes en eaux profondes, de routes recommandées et d'une zone de prudence « aux abords de Kattegat » et de routes à double-sens de circulation, de zones de prudence et de zones à éviter « dans la mer de Béring et dans le détroit de Béring » qui seront publiés en tant que SN.1/Circ.336. Le Comité a décidé que les mesures couvrant « dans le chenal de Dangan », « dans l'océan Atlantique au large des côtes du Ghana » et « dans la mer de Béring et dans le détroit de Béring » devraient entrer en vigueur six mois après leur adoption, à savoir le 1er décembre 2018, et que les mesures couvrant « aux abords de Kattegat » entreraient en vigueur le 1er juillet 2020.

Tenant compte des commentaires faits par l'OHI et par le Comité international radio-maritime (CIRM) au cours des discussions sur les questions relatives à l'ECDIS, le Comité a incité la délégation de la Chine et d'autres parties intéressées à envisager de soumettre une proposition en vue de traiter ces questions. Le MSC a convenu de révoquer la circulaire III.2/Circ.2 le 1er juillet 2018 comme proposé par le NCSR-5.

Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)

Le MSC a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1593 - *Directives intérimaires pour l'affichage harmonisé des renseignements sur la navigation reçus par le biais du matériel de communication*. Le Comité a adopté la résolution MSC.452(99) - *Amendements aux normes de fonctionnement révisées des systèmes de navigation intégrés (INS) (résolution MSC.252(83))*.

Le Comité a adopté la résolution MSC.450(99) - *Déclaration d'agrément des services mobiles maritimes par satellite fournis par Inmarsat Global Ltd* - pour le service de données de sécurité maritime FleetBroadband aux fins d'utilisation dans le SMDSM. Le MSC a également adopté la résolution MSC.451(99) - *Déclaration d'agrément des services mobiles maritimes par satellite*



fournis par Iridium Satellite LLC – pour le service vocal de sécurité, le service de transmission de données en salves courtes et le service d'appel de groupe amélioré d'Iridium aux fins d'utilisation dans le SMDSM et a chargé l'Organisation internationale des télécommunications par satellite (IMSO) de superviser l'achèvement des aspects techniques restant du processus d'agrément du système d'Iridium ainsi que la phase subséquente de mise en œuvre opérationnelle. Le Comité a accepté de transmettre au sous-comité NCSR la demande d'agrément du service de message du système BeiDou de la Chine en vue de son utilisation dans le cadre du SMDSM et a chargé l'IMSO d'entreprendre l'évaluation technique et opérationnelle nécessaire.

Le MSC a approuvé la tenue de la 14^{ème} session du groupe d'experts mixte OMI/UIT sur les questions liées aux radiocommunications maritimes du 3 au 7 septembre 2018 et a proposé que la 15^{ème} session du GE OMI-UIT soit tenue en 2019.

e-Navigation

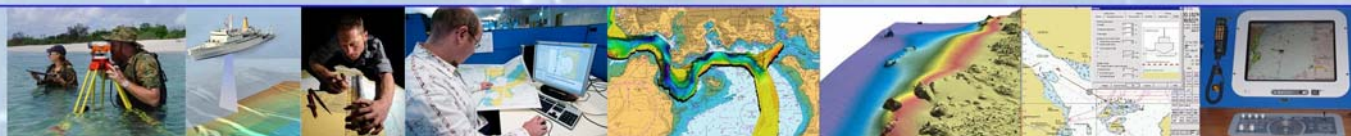
Le MSC a approuvé la tenue de la seconde réunion du HGDM OMI/OHI, au siège de l'OMI, à Londres, du 29 octobre au 2 novembre 2018. Le Comité a approuvé que le plan d'implémentation actualisé de la e-navigation soit diffusé en tant que MSC.1/Circ.1595.

Navires de surface autonomes (MASS)

Le Comité a approuvé un cadre pour la conduite d'un exercice de définition réglementaire, la liste des instruments réglementaires à examiner, le type et la taille des navires, la méthodologie pour l'exercice, et le plan de travail. Les Etats membres et les organisations internationales ont été invités à soumettre des propositions au MSC-100 sur le développement de directives provisoires pour les essais relatifs aux navires de surface autonomes. Le MSC a également créé un groupe de correspondance sur les navires de surface autonomes, sous la coordination du capitaine de vaisseau Marko Rahikainen (Finlande) (marko.rahikainen@trafi.fi), qui a été chargé de fournir un rapport au MSC-100, et qui devrait inclure les résultats de l'essai du cadre.

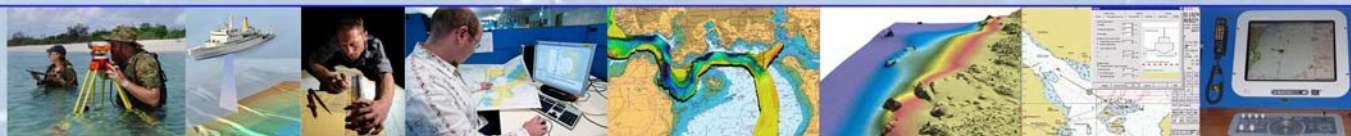
Mesures de sécurité applicables aux navires non visés par la Convention SOLAS qui sont exploités dans les eaux polaires

Le MSC a approuvé la décision selon laquelle toutes les mesures de sécurité devraient s'appliquer dans les zones de l'Arctique et de l'Antarctique aux navires effectuant des voyages internationaux. Lors de l'examen de mesures de sécurité spécifiques à chaque type de navire, étant donné qu'on a estimé que le champ d'application devrait être établi au cas par cas, il a été décidé que les types de navires à prendre en compte étaient les navires de pêche d'une longueur supérieure à 24 mètres (pour s'aligner sur l'Accord du Cap de 2012), les navires de plaisance dont le tonnage brut est supérieur à 300 n'effectuant pas de commerce et les porte-conteneurs dont le tonnage brut est inférieur à 500. Le Comité a proposé d'examiner lors du MSC-100 l'application obligatoire plus large des chapitres 9 à 11 de la partie 1-A du Recueil sur la navigation polaire qui inclut la sécurité de la navigation, les communications et la planification du voyage. Les parties intéressées ont été encouragées à soumettre des propositions aux fins de discussions plus avant lors du MSC-100.



Prochaines Sessions

Les prochaines sessions du MSC se tiendront du 3 au 7 décembre 2018 (MSC-100) et du 5 au 14 juin 2019 (MSC-101). Dans l'optique d'éliminer les retards des résultats prévus qui sont en suspens ainsi que pour donner aux groupes de travail suffisamment de temps pour traiter tous les sujets dont ils sont chargés, le Comité a convenu de proposer au Conseil de l'OMI que le Sous-comité NCSR soit prolongé de 3 jours en tant que test pour les deux prochaines sessions. Le MSC a donc proposé au Conseil que la sixième session du NCSR ait lieu du 16 au 25 janvier 2019.



26^{ÈME} CONGRÈS DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES GÉOMÈTRES (FIG) Istanbul, Turquie, 6-11 mai

Contribution au programme de travail de l'OHI 2018

Tâche 1.1.15.6	Participation au congrès de la FIG 2018 - Fédération internationale des géomètres.
----------------	--

Le 26^{ème} congrès de la fédération internationale des géomètres (FIG) a eu lieu à Istanbul, Turquie, du 6 au 11 mai 2018. Le congrès a attiré plus de 2 300 participants de près de 100 pays. Le Directeur du Service hydrographique chilien faisait partie des participants. Le congrès a compris plus de 63 sessions techniques tout au long des quatre jours de la conférence, avec environ 400 présentations, expositions et visites techniques et de courtoisie. Le Secrétariat de l'OHI y était représenté par le Directeur Mustafa Iptes.

Le thème du 26^{ème} congrès de la FIG était « *Embracing our smart world where the continents connect: enhancing the geospatial maturity of societies* ». Son objectif technique était clairement d'inciter les hydrographes à améliorer leurs qualifications en vue de la « transformation géospatiale du monde ». Le congrès a été officiellement ouvert par le Prof. Dr Mustafa Ozturk, sous-secrétaire du ministère de l'environnement et de l'urbanisation de Turquie. Le président de la FIG, le Dr Chryssy Potsiou (Grèce) a également fait une présentation au cours de la première session plénière sur les réalisations au cours des quatre dernières années.



Le Directeur Iptes fait une présentation à la session de la Commission 4 du 26^{ème} congrès de la FIG



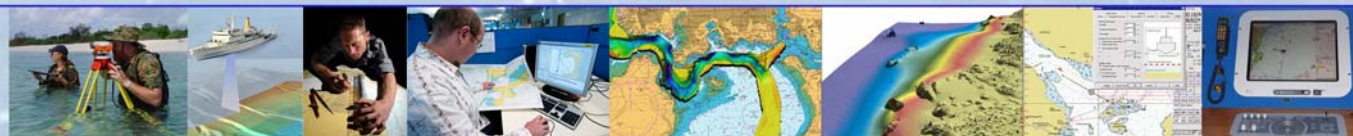
Le Directeur Iptes a participé aux sessions plénières du congrès de la FIG et a contribué aux sessions techniques du programme de la Commission 4 (hydrographie) de la FIG, qui était présidée par Mme Angela Etuonovbe (Nigéria). Le Directeur Iptes a fait un briefing sur l'importance de l'interface terre-mer et sur l'amélioration de la collecte de données, sur la gestion des données et sur les données spatiales maritimes, et a mis en exergue l'importance de l'hydrographie, en relation étroite avec les activités de cadastre maritime. Il a été confirmé que M. Gordon Johnston (Royaume-Uni) et M. Simon Ironside (Nouvelle-Zélande) prendront les fonctions de co-présidents de la Commission 4 pour les quatre années à venir.



Une partie des participants à la Commission 4 (hydrographie) pendant le 26^{ème} congrès de la FIG

L'assemblée générale de la FIG a élu, en tant que nouveau président de la FIG à la succession du Dr Chryssy Potsiou, le Prof Dr-ing Rudolf Staiger (Allemagne), pour la période 2019-2022. Le prochain évènement de la FIG sera la *FIG Working Week 2019* qui devrait avoir lieu à Hanoi, Viet Nam, du 22 au 26 avril 2019.

Le détail des renseignements relatifs au congrès est disponible sur le site web de la FIG (www.fig.net).



14^{ÈME} RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA MER NOIRE ET SUR LA MER D'AZOV (BASWG) Constanta, Roumanie, 3-4 mai

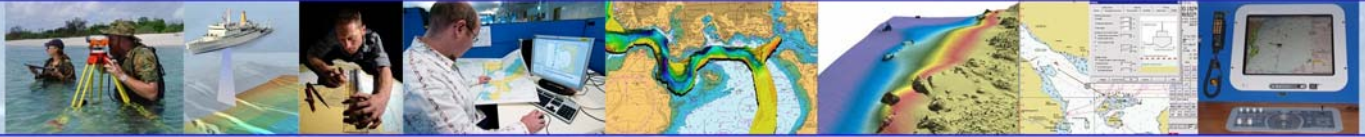
Contribution au programme de travail de l'OHI pour 2018

Tâche 3.2.16	Participation au groupe de travail sur la mer Noire et la mer d'Azov (BASWG)
--------------	--

La 14^{ème} réunion du groupe de travail sur la mer Noire et la mer d'Azov (BASWG14) qui est un groupe de travail de la Commission hydrographique de la Méditerranée et de la mer Noire (CHMMN), a eu lieu à Constanta, Roumanie, les 3 et 4 mai 2018 sous la présidence du capitaine de vaisseau Hakan Kuslaroglu, Directeur du Service hydrographique turc. Dix-huit délégués ont participé à la réunion. Cinq Etats riverains de la mer Noire y étaient représentés : la Bulgarie, la Géorgie, la Roumanie, la Turquie et l'Ukraine. Le président de la CHMMN, le contre-amiral Luigi Sinapi, le coordonnateur du groupe de travail régional sur la coordination de la cartographie internationale (ICCWG - Région F) (France) et le coordonnateur de la zone NAVAREA-III (Espagne) ont également participé à la réunion. Le Secrétariat de l'OHI y était représenté par le Directeur Mustafa Iptes.



Les participants à la 14^{ème} réunion du groupe de travail sur la mer Noire et la mer d'Azov



Les Etats membres ont rendu compte de leurs activités nationales depuis la dernière réunion de la CHMMN tenue au Monténégro en juillet 2017. Le groupe de travail a examiné les activités de renforcement de capacité (CB) dans la région, présentées par la Turquie en tant que coordonnateur CB pour la CHMMN, ainsi que l'état des cartes INT et des schémas d'ENC de la mer Noire et de la mer d'Azov, présenté par le coordonnateur de l'ICCWG, France. L'état de la couverture en renseignements sur la sécurité maritime dans la mer Noire a également fait l'objet de discussions pendant la réunion. Le Directeur Iptes a fait une brève présentation des questions actuelles de l'OHI, des travaux du Secrétariat de l'OHI et des résultats du 1^{er} Conseil de l'OHI. Le président de la CHMMN a communiqué au groupe de travail les résultats de la 20^{ème} réunion de la CHMMN qui concernent les activités du BASWG.

Les activités et nouveaux développements du BASWG feront l'objet d'un compte rendu à la prochaine réunion de la CHMMN à Cadix, Espagne, en juin 2019. Le capitaine de vaisseau Kuslaroglu a été réélu président du BASWG. La prochaine réunion du BASWG aura lieu en mai 2020 à Istanbul, Turquie.