



Dossier de l'OHI n° S3/3075

LETTRE CIRCULAIRE 14/2019  
4 mars 2019

**RAPPORT SUR LA 6<sup>ÈME</sup> SESSION DU SOUS-COMITE DE LA NAVIGATION, DES COMMUNICATIONS ET DE LA RECHERCHE ET DU SAUVETAGE DE L'OMI (NCSR 6)**

Références :

- A. LC de l'OHI 25/2018 du 12 mars - *Rapport sur la 5<sup>ème</sup> session du sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage de l'OMI* ;
- B. LC de l'OHI 3/2019 du 10 janvier - *Préparation de la 6<sup>ème</sup> session du sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage de l'OMI (NCSR)*.

Madame la Directrice, Monsieur le Directeur,

1. Comme annoncé dans la lettre en référence A, la 6<sup>ème</sup> session du sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (NCSR 6) de l'Organisation maritime internationale (OMI) a eu lieu au siège de l'OMI à Londres, Royaume-Uni, du 16 au 25 janvier 2019. L'OHI y était représentée par le Directeur Abri Kampfer, par l'adjoint aux Directeurs David Wyatt, par M. Peter Doherty, président du sous-comité sur le service mondial d'avertissements de navigation (SC-SMAN) et par M Christopher Janus, responsable du service de veille maritime de l'Agence nationale de renseignements géospatiaux des Etats-Unis - NAVAREA IV/XII. Des Services hydrographiques nationaux étaient également représentés au sein des délégations de plusieurs pays, dont l'Argentine, le Brésil, le Canada, la Chine, Chypre, le Danemark, l'Egypte, la Finlande, la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Indonésie, la RI d'Iran, l'Irlande, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, la Pologne, l'Espagne, l'Ukraine et le Royaume-Uni. Les coordonnateurs NAVAREA suivants étaient également représentés : Australie (X), Canada (XVII & XVIII), France (II), Nouvelle-Zélande (XIV), Norvège (XIX), Espagne (III), Royaume-Uni (I) et Etats-Unis (IV & XII).

2. Comme indiqué dans la lettre en référence B, l'ordre du jour du NCSR comprenait les points suivants susceptibles de présenter un intérêt pour les Etats membres de l'OHI :

- |                               |  |
|-------------------------------|--|
| Point 3 de l'ordre du jour :  | Mesures d'organisation du trafic maritime et systèmes obligatoires de comptes rendus des navires ;   |
| Point 6 de l'ordre du jour :  | Révision des Prescriptions générales applicables au matériel radioélectrique de bord faisant partie du SMDSM et aux aides électroniques à la navigation (résolution A.694(17)) eu égard à la mise à l'essai intrinsèque de l'intégrité (BIIT) pour le matériel de navigation ; |
| Point 7 de l'ordre du jour :  | Directives sur les modes d'exploitation normalisés, S-mode, (pour l'équipement de navigation) ;  |
| Point 8 de l'ordre du jour :  | Elaboration d'orientations sur la définition et l'harmonisation de la présentation et de la structure des portefeuilles de services maritimes (MSP) ;  |
| Point 9 de l'ordre du jour :  | Actualisation du Plan-cadre SMDSM et directives sur les dispositions relatives aux renseignements sur la sécurité maritime (RSM) ;   |
| Point 10 de l'ordre du jour : | Travaux découlant du nouveau Recueil des règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires ;   |
| Point 11 de l'ordre du jour : | Révision des chapitres III et IV de la Convention SOLAS pour la modernisation du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), y compris les amendements connexes et les amendements à apporter en conséquence à d'autres instruments existants ;                 |

Point 12 de l'ordre du jour : Réponse aux questions intéressant la Commission d'études des radiocommunications de l'UIT-R et la Conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT ; et

Point 14 de l'ordre du jour : Evolution des services par satellite du SMDSM.

3. Les discussions, considérations et décisions / recommandations pertinentes sont résumées dans l'annexe A. L'ensemble des documents de la réunion ainsi que le rapport complet du NCSR 6 (NCSR 6/23) seront mis à disposition sur le site web IMODOCS (<https://webaccounts.imo.org/>) dès leur parution.

#### **Dates du NCSR 7**

4. La 7<sup>ème</sup> session du NCSR (NCSR 7) devrait se tenir au siège de l'OMI du 15 au 24 janvier 2020.

#### **Actions requises de la part de l'OHI et de ses Etats membres**

5. Le Secrétariat de l'OHI s'assurera que les organes subsidiaires et entités subordonnées pertinents de l'OHI soient informés du résultat du NCSR 6, et les invitera à envisager la manière dont ce résultat affecte leurs activités et plans de travail ainsi qu'à élaborer des contributions aux points de l'ordre du jour pertinents, le cas échéant. Cette action concerne notamment le Comité des services et des normes hydrographiques (HSSC) et ses groupes de travail ainsi que le SC-SMAN.

6. Il est demandé aux Services hydrographiques de tenir compte de leurs préparations des réunions du NCSR et du Comité de la sécurité maritime (MSC) et de leur implication au sein de leurs administrations maritimes nationales lorsqu'ils expriment des avis nationaux sur des items pertinents de l'ordre du jour, et de tenir compte des discussions au sein des organes subordonnés de l'OHI concernés afin d'assurer qu'une approche cohérente soit maintenue.

7. Les Services hydrographiques nationaux sont encouragés, de manière générale, à maintenir le contact avec leurs administrations maritimes nationales afin de s'assurer que leurs opinions et intérêts sont reconnus aussi bien dans les positions que dans les contributions de leur pays relatives à la progression de résultats ayant trait à la fourniture de services hydrographiques et de renseignements sur la sécurité maritime. Ceci est notamment pertinent pour les items de l'ordre du jour qui traitent des aspects du SMDSM ainsi que de la présentation des informations de navigation sur les divers équipements de pont, pour lesquels les Etats membres de l'OHI ont un intérêt et une expertise directs.

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

Pour le Secrétaire général,



Abri Kampfer  
Directeur

Annexe :

A. Résumé des discussions du NCSR 6

**Résumé des discussions du NCSR 6****Point 3 de l'ordre du jour - Mesures d'organisation du trafic maritime et systèmes obligatoires de compte rendu des navires**

1. Le sous-comité a approuvé le projet de circulaire MSC sur la *Procédure de soumission des documents qui contiennent des propositions visant à mettre en place ou à modifier des systèmes d'organisation du trafic maritime ou des systèmes de comptes rendus des navires*, en vue de sa soumission au Comité.

2. Le sous-comité a étudié la proposition faite par la France et par le Royaume-Uni sur les amendements des *Recommandations sur la navigation dans la Manche et dans le pas de Calais* (résolution A.475(XII), telle qu'amendée) découlant de la suppression de l'actuel système facultatif de comptes rendus des navires MAREP dans la Manche et dans le pas de Calais. Après examen, le sous-comité :

.1 a approuvé le projet d'amendements des *Recommandations sur la navigation dans la Manche et dans le pas de Calais* (résolution A.475(XII), telle qu'amendée par la SN/Circ.167 et la SN.1/Circ.263) et a invité le Comité à l'adopter, avec une implémentation prévue six mois après son adoption ; et

.2 a noté que les autres amendements à apporter aux systèmes obligatoires de comptes rendus de navires en vigueur, du fait de la suppression de MAREP, sont en cours d'élaboration, et qu'en attendant, il faudrait faire abstraction de toute référence à ce système.

3. Le sous-comité a examiné la proposition de la France visant à abroger la SN/Circ.232, telle qu'amendée, sur le *Dispositif de séparation de trafic d'Ouessant, zone de navigation côtière associée, et chenaux et passages du Fromveur, du Four, de La Helle et du Raz de Sein* qui était devenue obsolète. Après examen, le sous-comité :

.1 a approuvé l'abrogation des SN/Circ.232 et SN.1/Circ.232/Add.1, avec effet immédiat, a demandé au Secrétariat de publier une SN.1/Circ.232/Add.2 fournissant des conseils sur ces abrogations, et a invité le Comité à avaliser l'action du sous-comité ; et

.2 a noté que les *chenaux et passages du Fromveur, du Four, de La Helle et du Raz de Sein* demeureraient dangereux pour la navigation et inadaptés à la circulation internationale, et que des mesures nationales adéquates étaient prises pour avertir les navigateurs.

4. Le sous-comité a approuvé la mise en place du DST et des mesures d'organisation du trafic associées dans le *détroit de la Sonde, Indonésie*, en vue de leur adoption par le Comité.

5. Le sous-comité a approuvé la mise en place du DST et des mesures d'organisation du trafic associées dans le *détroit de Lombok, Indonésie*, en vue de leur adoption par le Comité.

6. Le sous-comité a invité les Etats membres concernés à vérifier les coordonnées modifiées pour les DST du *détroit de la Sonde* et du *détroit de Lombok*, et à soumettre des commentaires pertinents au MSC 101, le cas échéant.

7. Le sous-comité a approuvé la mise en place d'une zone de prudence assortie de directions recommandées de trafic dans le *détroit de la Sonde*, en vue d'adoption par le Comité.

8. Le sous-comité a approuvé la mise en place de deux zones de prudence assorties de directions recommandées de trafic dans le *détroit de Lombok*, en vue d'adoption par le Comité.

9. Dans le cadre de l'examen des propositions de l'Indonésie, le sous-comité a pris note des informations fournies par l'Indonésie concernant l'état des coordonnées géographiques de l'axe de la voie de circulation archipélagique (ASL) indonésienne ainsi que des niveaux de référence géodésique des cartes marines qui étaient fixés dans la résolution MSC.72(69) (Adoption, désignation et substitution des ASL), confirmant que les coordonnées utilisées dans la désignation des voies de circulation archipélagiques contenues dans cette résolution sont restées inchangées dans le système de référence WGS 1984.

10. Le sous-comité a étudié la proposition du Brésil relative à la mise en place d'une zone à éviter au large de la côte sud-est du Brésil, dans la région du bassin de Santos, applicable aux navires qui ne participent pas à des activités au large, en vue de réduire le risque d'accidents en améliorant la sécurité de la navigation, et en vue également d'offrir un moyen de protéger le milieu marin dans la région. Le sous-comité a pris note de la liste d'observations découlant de l'évaluation préliminaire et, en particulier, du fait que la résolution A.671(16) sur les *Zones de sécurité et la sécurité de la navigation autour des installations et des ouvrages au large* ainsi que la SN.1/Circ.295 sur les *Directives sur les zones de sécurité et la sécurité de la navigation autour des installations et des ouvrages au large* n'étaient pas respectées dans la proposition. Le Brésil, prenant note de la liste d'observations identifiées dans le cadre de l'évaluation préliminaire, a indiqué qu'une proposition révisée serait soumise au NCSR 7.

11. Le sous-comité a pris note des informations fournies par le Canada concernant le DST mis en place au niveau national dans les eaux intérieures du Canada – *DST de Vancouver et ses approches, au large du détroit de Géorgie*.

12. Le sous-comité a pris note des informations fournies par le Japon concernant les résultats du questionnaire sur la route recommandée *au large de la côte occidentale de l'île d'Izu O Shima*.

13. Les dispositions convenues par le sous-comité seront à présent soumises au MSC aux fins d'adoption lors de sa 101<sup>ème</sup> session en juin 2019. La mise en place des dispositions mentionnées aura lieu un an après leur adoption par le MSC.

**Point 6 de l'ordre du jour - Révision des Prescriptions générales applicables au matériel radioélectrique de bord faisant partie du SMDSM et aux aides électroniques à la navigation (résolution A.694(17)) eu égard à la mise à l'essai intrinsèque de l'intégrité (BIIT) pour le matériel de navigation**

14. Le sous-comité a envisagé la nécessité de réviser les Prescriptions générales applicables au matériel radioélectrique de bord faisant partie du SMDSM et aux aides électroniques à la navigation (résolution A.694(17)) eu égard à la mise à l'essai intrinsèque de l'intégrité (BIIT) pour le matériel de navigation.

15. Le NCSR 6 a noté que l'introduction du BIIT n'atteindrait pas l'objectif annoncé, tel que fixé dans le plan de mise en œuvre stratégique de l'e-navigation (SIP), de déterminer si le matériel de navigation affiche les informations correctes sans qu'il soit nécessaire de vérifier manuellement avec un autre équipement. Il a donc été conclu que ce résultat pourrait être supprimé de l'ordre du jour biennal du sous-comité.

**Point 7 de l'ordre du jour - Directives sur les modes d'exploitation normalisés, S-mode**

16. Le sous-comité a examiné le rapport du groupe de travail par correspondance soumis par l'Australie, contenant un projet de *Directives pour la normalisation de la conception de l'interface utilisateur du matériel de navigation* (le projet de directives), comme présenté dans l'annexe 1 au rapport, un projet de révision de la SN.1/Circ.243/Rev.1 sur les *Directives révisées pour la présentation des symboles, termes et abréviations utilisés pour la navigation* ainsi qu'un projet d'amendements à la résolution MSC.191(79) sur les *Normes de fonctionnement applicables à la présentation des renseignements de navigation sur les écrans de navigation de bord*, en tenant compte d'autres documents soumis.

17. Dans l'annexe 1 des Directives, le sous-comité a approuvé la version longue de la définition pour la normalisation, qui a été considérée comme une meilleure description de l'objectif du S-mode. Le NCSR 6 a examiné et mis à jour des icônes et des abréviations dans les tableaux 1 à 6 de l'appendice 2 du projet de Directives. Un effort particulier a été fait pour terminer le contrôle conformément à la S-52 de l'OHI de la présentation cartographique des icônes de fonction et des abréviations dans le tableau 2 de l'appendice 2, incorporant certaines propositions contenues dans une autre soumission, avec d'autres modifications. Dans le tableau 4 de l'appendice 2, en raison de l'existence permanente des cartes de navigation matricielles, le NCSR 6 a convenu que certaines des fonctions de ce tableau pour les ENC pourraient également être appliquées aux cartes de navigation matricielles et a fait les changements nécessaires.

18. Le sous-comité a approuvé le projet de circulaire MSC sur les *Directives pour la normalisation de la conception de l'interface utilisateur du matériel de navigation*, et a invité le Comité à l'approuver. Le NCSR 6 a également approuvé le projet de révision de la SN.1/Circ.243/Rev.1 sur les *Directives révisées pour la présentation des symboles, termes et abréviations utilisés pour la navigation*, et a invité le Comité à l'approuver.

### **Point 8 de l'ordre du jour - Elaboration d'orientations sur la définition et l'harmonisation de la présentation et de la structure des portefeuilles de services maritimes (MSP)**

19. Le sous-comité a rappelé que le MSC 99 avait autorisé la tenue d'une deuxième réunion du groupe d'harmonisation OMI/OHI sur la modélisation des données (HGDM 2), du 29 octobre au 2 novembre 2018 au siège de l'OMI, conformément au mandat approuvé par le NCSR 5. Le sous-comité a également rappelé que le NCSR 5 avait chargé le HGDM 2 d'envisager le développement d'un processus d'examen continu durable, sans implication significative des organes de l'Organisation, et a invité les organismes coordonnateurs de domaine(s) à soumettre la description des services maritimes sous leur responsabilité au HGDM 2.

20. Le sous-comité a examiné le rapport du HGDM 2, présidé par M. Sunbae Hong (République de Corée). Le NCSR 6 a approuvé l'approche en deux étapes recommandée par le HGDM 2 consistant à publier une résolution MSC contenant les directives et ultérieurement une circulaire MSC contenant les descriptions des services maritimes.

21. Le sous-comité a étudié plusieurs soumissions et propositions de documents couvrant le développement d'orientations sur la définition et l'harmonisation de la présentation et de la structure des portefeuilles de services maritimes (MSP). Le NCSR 6 a étudié la proposition du Japon visant à modifier le terme « service maritime » et la dénomination Services maritimes qui englobe des services réels et physiques. Après une longue discussion, le sous-comité a conclu que le terme « service maritime » et le terme individuel associé Service maritime devraient demeurer inchangés.

22. Reconnaissant les préoccupations soulevées au cours de la discussion relative au terme « service maritime », le sous-comité a noté que l'expression supplémentaire qui sera insérée au titre de la résolution et de la circulaire apporterait davantage de clarté, et a convenu d'ajouter « dans le contexte de l'e-navigation » après le titre du projet de résolution et de circulaire MSC, et les changements correspondants ont été portés aux annexes, selon qu'il convient. En outre, dans l'appendice 1 des orientations, reconnaissant le rôle prépondérant de l'organisme coordonnateur de chaque service maritime pour son développement ultérieur, un nouveau titre a été ajouté après la section 2 après « Organisation soumettant le présent modèle » afin d'identifier l'organisme coordonnateur.

23. Le sous-comité a étudié les solutions de processus d'examen continu des Services maritimes après l'adoption du projet de résolution MSC contenant les orientations sur la définition et l'harmonisation de la présentation et de la structure des Services maritimes. Après examen, le sous-comité a convenu que le résultat 2.11 existant (*Développer des orientations sur la définition et l'harmonisation de la présentation et de la structure des portefeuilles de services maritimes (MSP)*) devrait être renommé pour s'adapter aux futurs travaux relatifs à la description des services maritimes. Le NCSR 6 a ensuite convenu que ceci était une mesure provisoire et que les dispositions devraient être révisées à l'avenir suivant les progrès réalisés dans l'élaboration des descriptions des services maritimes.

24. Le sous-comité a convenu de la nécessité pour l'OMI de jouer un rôle plus actif dans la coordination des descriptions de services maritimes dans le contexte de l'e-navigation. Le NCSR 6 a convenu que l'OMI devrait être incluse à la liste des organismes coordonnateurs de domaine(s) pour tous les Services maritimes conjointement avec les organisations déjà identifiées.

25. Le sous-comité a approuvé le projet de résolution MSC sur les amendements à la résolution MSC.191(79), et a invité le Comité à l'adopter. Le NCSR 6 a également approuvé le projet de résolution MSC sur les *Orientations sur la définition et l'harmonisation de la présentation et de la structure des portefeuilles de Services maritimes dans le contexte de l'e-navigation*, et a invité le Comité à l'adopter.

26. Le sous-comité a accepté d'inviter le comité de la simplification des formalités (FAL) à étudier les descriptions des Services maritimes 4 et 8 et à fournir des commentaires et conseils sur la meilleure voie à suivre. Le NCSR 6 a également approuvé le projet de circulaire MSC sur les *Descriptions initiales de services maritimes dans le contexte de l'e-navigation*, et a invité le Comité à l'approuver

### **Point 9 de l'ordre du jour - Actualisation du Plan-cadre SMDSM et directives sur les dispositions relatives aux renseignements sur la sécurité maritime (RSM)**

27. Le sous-comité a pris note des informations fournies par le Secrétariat concernant les mises à jour du *Plan cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)*, tel que diffusé via la GMDSS.1/Circ.22 le 30 juillet 2018. La finalisation du développement du nouveau module du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) sur les installations basées à terre pour le SMDSM, visant à remplacer les circulaires GMDSS.1 existantes relatives au Plan cadre SMDSM, incluant le processus de migration des renseignements contenus dans les annexes de la GMDSS.1/Circ.22, a également été notée. Le NCSR 6 a encouragé les Etats membres à contrôler et à vérifier l'exactitude des renseignements transférés dans le nouveau module SMDSM du GISIS et, le cas échéant, à mettre à jour les renseignements dès que possible.

28. Le sous-comité a examiné la question de la surveillance des appels de groupe améliorés (AGA) émis sur différents systèmes satellitaires et a noté plusieurs problèmes qui devraient être réglés en vue d'une surveillance générale. Plusieurs délégations ont exprimé des inquiétudes concernant l'implication possible de l'IMSO dans la surveillance des RSM ou dans le cadre d'enjeux opérationnels des RSM y relatifs ; des délégués ont exprimé le point de vue selon lequel les fonctions de surveillance de l'IMSO concernaient uniquement des services de communication définis assurés par des fournisseurs de services par satellite homologués. Le NCSR 6 a noté l'explication fournie par le président du groupe de coordination SafetyNET international, soutenue par l'observateur de l'OMM, selon laquelle la surveillance des messages RSM relevait de la responsabilité de la source du renseignement et que l'IMSO n'aurait aucun rôle à jouer.

29. Des Etats membres ont soutenu le concept d'un seul point de diffusion, qui pourrait être l'une des solutions possibles pour gérer la diffusion de RSM via plusieurs fournisseurs de services par satellite homologués, et qui devrait être aussi directe que possible en utilisant une interface simple. Dans ce contexte, il a été noté qu'il était urgent d'examiner cette question en raison de l'introduction de nouveaux fournisseurs de services par satellite dans le SMDSM. En outre, des inquiétudes ont été soulevées concernant les éventuelles implications financières associées à l'introduction de nouveaux fournisseurs de services par satellite dans le SMDSM et à la diffusion de RSM sur de multiples systèmes.

30. Après examen, le sous-comité a convenu que la fonction de surveillance de services, ainsi que les fonctions opérationnelles relatives aux RSM, pourraient ne pas être remplies par la même entité ou organisation. A cet égard, le NCSR 6 a convenu que les Etats membres et les organisations internationales devraient être invitées à soumettre des propositions lors d'une future session en vue de résoudre les questions de surveillance des messages AGA dans un environnement multifournisseurs.

31. Le sous-comité a examiné les informations fournies par les Etats-Unis concernant les progrès réalisés dans le développement d'un manuel d'utilisation pour le service mobile par satellite d'appels de groupe améliorés d'Iridium, incluant le projet actuel de manuel du système mondial par satellite d'appels de groupe améliorés d'Iridium. Dans le cadre de cet examen, une opinion a été exprimée selon laquelle l'utilisation de l'abréviation « AGA » dans le manuel devrait être évitée afin d'éviter toute confusion avec l'utilisation générale de l'expression « appel de groupe amélioré ».

32. Après examen, le sous-comité a convenu que lorsque le projet de manuel du système mondial par satellite d'appels de groupe améliorés d'Iridium serait suffisamment abouti, le même processus pourrait être suivi que celui convenu pour Fleet Safety (c'est-à-dire diffusion via une circulaire MSC fournissant des directives provisoires). Dans ce contexte, le NCSR 6 a noté que le projet de manuel du système mondial par satellite d'appels de groupe améliorés d'Iridium allait être examiné par le groupe de travail sur la révision des documents du sous-comité SMAN de l'OHI lors de sa septième réunion, tenue du 29 au 31 janvier 2019 à l'OMI, et que si le projet était suffisamment abouti, il serait soumis par le SC-SMAN de l'OHI à la prochaine session du Comité aux fins de diffusion en tant que texte provisoire.

33. Le sous-comité a examiné le projet de mandat révisé ainsi que le processus d'autorisation et d'agrément et a proposé un nouveau nom pour le groupe de coordination SafetyNET international. Après de longues discussions, le NCSR 6 a accepté les propositions de révisions ainsi que le nouveau nom suivant : groupe de coordination de l'OMI pour les appels de groupe améliorés (AGA), afin de l'aligner avec le groupe de coordination NAVTEX de l'OMI.

34. Le sous-comité a examiné des informations complémentaires sur Fleet Safety d'Inmarsat en vue de son inclusion au manuel SafetyNET international et a rédigé une directive intérimaire dans l'attente de son inclusion au manuel SafetyNET international révisé. A cet égard, ayant convenu que les spécifications pour l'installation du matériel ne devraient pas être traitées dans le projet de COMSAR/Circ.32 (en cours de révision dans le cadre des amendements découlant de la modernisation du SMDSM), le NCSR 6 a approuvé le projet de directive intérimaire sur les exigences techniques pour Fleet Safety, incluant ses spécifications d'installation, ainsi que le projet de circulaire MSC associé, en vue d'adoption par le MSC 101.

35. Le sous-comité a examiné le projet d'amendements à la *Recommandation sur la diffusion de renseignements sur la sécurité maritime* (résolution A.705(17), telle qu'amendée), ainsi que le projet de résolution MSC associé. A cet égard, le NCSR 6 a longuement discuté pour déterminer si les informations relatives à la recherche et au sauvetage devraient officiellement faire partie des messages diffusés par NAVTEX et il a été noté qu'il pourrait ne pas y avoir d'entente commune sur la question de savoir si l'expression « trafic de détresse » inclut les informations SAR.

36. Le sous-comité a approuvé le projet de *Recommandation sur la diffusion de renseignements sur la sécurité maritime* révisé et le projet de résolution MSC associé, en vue de leur adoption par le MSC 101. Toutefois, les opinions sont restées divergentes quant à savoir si les informations SAR devraient être incluses aux messages diffusés par NAVTEX, et de fait quant à savoir si les informations SAR devraient être considérées comme des RSM. Cette question a résulté de la proposition d'amendements au chapitre IV de la Convention SOLAS, dans lequel une définition révisée avait été proposée en vue d'inclure les « Informations relatives à la recherche et au sauvetage ». Il avait été noté que ceci était contraire aux informations contenues dans le *Manuel NAVTEX de l'OMI* (MSC.1/Circ.1403/Rev.1) du 25 novembre 2016 et que la question attendait d'être résolue par le groupe de correspondance et par le groupe d'experts OMI/UIT avec les contributions appropriées des organes concernés.

37. Le sous-comité a approuvé le projet de document d'orientation révisé du *Service mondial d'avertissements de navigation OMI/OHI* (résolution 706(17), telle qu'amendée), ainsi que le projet de résolution MSC associé, en vue d'adoption par le MSC 101. En outre, le NCSR 6 a approuvé le projet de document d'orientation révisé du *Service mondial d'information et d'avis relatifs à la météorologie maritime et à l'océanographie OMI/OMM* (résolution 1051(27)), ainsi que le projet de résolution MSC associé, en vue d'adoption par le MSC 101.

## **Point 10 de l'ordre du jour – Travaux découlant du nouveau Recueil des règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires**

38. Le sous-comité a examiné le projet de *Directives générales relatives au matériel de navigation et de communication destiné à être utilisé à bord des navires exploités dans les eaux polaires*, tel que fixé dans l'annexe du rapport du groupe de correspondance, en tenant compte des commentaires reçus. Concernant la directive relative au matériel de sondage par écho contenue dans la section B.8, ayant supprimé la référence au choc mécanique dans le module A, le NCSR 6 a observé que les navires anticipant des situations nécessitant de briser la glace seraient renforcés s'ils s'assuraient que les transducteurs dont ils sont équipés soient en mesure de résister à des chocs mécaniques, et le sous-comité a supprimé l'item correspondant de ce module.

39. Le sous-comité a étudié la proposition d'inclusion dans le projet de directives d'une recommandation selon laquelle l'un des deux sondeurs écho requis dans le cadre des dispositions de la partie I-A, paragraphe 9.3.2.1.1 du Recueil des règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires devrait comprendre une capacité de prévision, ainsi que des recommandations pertinentes pour les Systèmes d'alerte de sûreté du navire (SSAS). Après examen, le NCSR 6 a conclu que ces recommandations ne devraient pas être incluses au projet de directives.

40. Le sous-comité a approuvé le projet de circulaire MSC sur les *Directives générales relatives au matériel de navigation et de communication destiné à être utilisé à bord des navires exploités dans les eaux polaires*, et a invité le Comité à l'approuver.

## **Point 11 de l'ordre du jour - Révision des chapitres III et IV de la Convention SOLAS pour la modernisation du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), y compris les amendements connexes et les amendements à apporter en conséquence à d'autres instruments existants**

41. Le sous-comité a examiné le projet d'amendements aux chapitres III et IV de la Convention SOLAS et a avalisé le consensus selon lequel les travaux restants relatifs au projet d'amendements aux chapitres III et IV de la Convention SOLAS devraient se concentrer sur des questions non résolues identifiées entre crochets ainsi que sur la révision de toutes les notes de bas de page du chapitre IV de la Convention SOLAS. Le NCSR 6 a approuvé, dans son principe, le projet d'amendements aux chapitres III et IV de la Convention SOLAS, à part les travaux restants identifiés, et a avalisé le consensus concernant les actions du sous-comité des systèmes et de l'équipement du navire (SSE) en lien avec le projet d'amendements aux chapitres III et IV de la Convention SOLAS, incluant tout amendement à apporter en conséquence aux instruments existants. Le sous-comité a pris note de l'examen des actions par le sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille (HTW) en lien avec le projet d'amendements aux chapitres III et IV de la Convention SOLAS, incluant tout amendement à apporter en conséquence aux instruments existants.

42. Le sous-comité a pris note des progrès réalisés en ce qui concerne les amendements à apporter en conséquence aux instruments existants en lien avec les amendements aux chapitres III et IV de la Convention SOLAS et a avalisé le projet de plan de travail mis à jour pour la révision des instruments existants en lien avec les amendements aux chapitres III et IV de la Convention SOLAS.

43. Le sous-comité a approuvé le projet de mandat pour la 15<sup>ème</sup> réunion du groupe d'experts conjoint OMI/UIT sur les questions relatives à la radiocommunication maritime et a approuvé les conseils du groupe selon lequel la réunion, qui devrait se tenir du 8 au 12 juillet 2019 au siège de l'OMI à Londres, devrait durer cinq jours. Le NCSR 6 a également avalisé le rétablissement du groupe de correspondance sur la modernisation du SMDSM, sous la coordination des Etats-Unis, et a approuvé son mandat. Le contact du coordinateur est le suivant :



Mr. Robert L. Markle  
Markle Marine Safety Services  
206 Johnston Farm Lane  
Woodstock, GA 30188  
United States  
Tél : +1 703 283-2266  
Courriel : bob@markle.com

#### **Point 12 de l'ordre du jour - Réponses aux questions intéressant la Commission d'études des radiocommunications de l'UIT-R et la Conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT**

44. Le sous-comité a rappelé que le NCSR 5 avait chargé le groupe d'experts OMI/UIT 14 de préparer les notes de liaison nécessaires sur les éventuelles interférences avec les communications maritimes par satellite L-band, et de les transférer directement au groupe de travail 5B (WP 5B) de l'UIT-R et à la Conférence européenne des administrations des postes et télécommunications (CEPT). Le NCSR 6 a noté que le MSC 99 avait avalisé l'action ci-dessus et, ayant pris note que la question d'éventuelles interférences entre les communications mobiles terrestres et les communications maritimes par satellite L-band était une grande source d'inquiétude pour l'industrie maritime, a encouragé les administrations maritimes à entrer en contact avec leurs autorités nationales participant aux réunions de l'UIT et avec les organes régionaux concernés par la gestion du spectre, en vue de traiter cette question critique de sécurité.

45. En outre, le MSC 99 avait demandé au Secrétariat d'envoyer une lettre à l'UIT soulignant ces inquiétudes, mettant en exergue l'effet sur les services du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et portant à son attention les craintes de l'Organisation concernant la garantie de la sécurité de la vie en mer.

#### **Point 14 de l'ordre du jour – Evolution des services par satellite du SMDSM**

46. Le sous-comité a noté que le MSC 99, suite à l'examen du rapport du NCSR 5, avait adopté la résolution MSC.450(99) *Déclaration d'agrément des services mobiles maritimes par satellite fournis par Inmarsat Global Ltd.* En outre, le NCSR 6 a noté que le MSC 99, après un long débat, avait adopté la résolution MSC.451(99) *Déclaration d'agrément des services mobiles maritimes par satellite fournis par Iridium Satellite LLC* et avait invité l'IMSO à superviser la mise en œuvre et à rendre compte au Comité lorsque les accords de services publics (PSA) avec Iridium auront été conclus et que la lettre de conformité aura été publiée.

47. Le sous-comité a noté que le MSC 99, ayant examiné un document soumis par la Chine transmettant une demande d'agrément du service de message du système de BeiDou (BDMSS) et de son utilisation dans le SMDSM, et informant que, conformément aux critères spécifiés dans la résolution A.1001(25), toutes les informations nécessaires à l'évaluation du système par satellite seraient mises à disposition de l'Organisation, avait renvoyé la demande au sous-comité NCSR aux fins d'évaluation des informations détaillées, fournies en temps opportuns, et avait autorisé le sous-comité à inviter l'IMSO à faire une évaluation technique et opérationnelle, selon qu'il convient. Le NCSR 6, ayant pris note des informations fournies par la Chine concernant le BDMSS, incluant son état d'avancement, ses capacités opérationnelles et son plan de développement, a invité la Chine à fournir toutes les informations nécessaires au sous-comité en temps opportuns en vue de l'évaluation du système par satellite conformément aux critères fixés dans la résolution A.1001(25), en tenant compte des directives établies dans la MSC.1/Circ.1414.

48. Le sous-comité a pris note des inquiétudes exprimées par la délégation de la Fédération de Russie concernant la réduction de la zone de couverture du système SafetyNET d'Inmarsat dans certaines zones géographiques, notamment après la migration des services du satellite Inmarsat-3 au satellite Inmarsat-4 en 2018. La Fédération de Russie faisait notamment référence à la zone de service modifiée du système pour la région de l'océan Indien et, en particulier, dans la zone Arctique, provoquant une réduction des services dans les eaux européennes, excluant de la couverture certaines zones de trafic maritime dense. Il a également été noté que la Fédération de Russie et Inmarsat travaillaient ensemble afin de trouver des solutions techniques acceptables pour améliorer la situation et maintenir un niveau adéquat de sécurité de la navigation dans les NAVAREA sous la responsabilité de la Fédération de Russie. La Fédération de Russie a accepté d'informer l'OMI des résultats de ces travaux. Le NCSR 6 a également pris note des craintes exprimées par les Etats-Unis, notamment relatives à la couverture cartographique d'Inmarsat-4, telle que présentée dans la figure 3 du document NCSR 6/14, qui montre des trous dans la couverture des régions de l'Alaska et du Groenland et dans la partie orientale des océans Pacifique et Atlantique qui n'existaient pas avant, avec l'ancienne constellation de satellites.

#### **Point 21 de l'ordre du jour - Election des président et vice-président pour 2019**

49. Le sous-comité a élu à l'unanimité M. Ringo Lakeman (Pays-Bas), en tant que président, et M. Nigel Clifford (Nouvelle-Zélande), en tant que vice-président, pour 2019

#### **Point 22 de l'ordre du jour - Divers**

50. Le sous-comité a pris note des informations fournies par le Danemark et par le Royaume-Uni concernant l'étude de sécurité de l'utilisation de l'ECDIS à bord des navires effectuée par la United Kingdom Marine Accident Investigation Branch (MAIB) et par la Danish Maritime Accident Investigation Board (DMAIB). Les administrations maritimes, les Services hydrographiques nationaux et les autres parties intéressées ont été invités à prendre toute action considérée appropriée conformément aux informations contenues dans l'étude.