

3.2 (F) – Note d'information sur la coopération et la répartition des tâches avec les organisations inter-gouvernementales compétentes

Note du Secrétariat

INTRODUCTION

L'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM) travaille en partenariat étroit avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et d'autres organisations inter-gouvernementales (OIG) pour améliorer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement à l'échelle mondiale, par l'harmonisation et la normalisation. Elle agit ainsi depuis des décennies, en tant qu'organisation internationale non-gouvernementale (ONG) constituée en association technique en vertu de la loi française (depuis 1957).

L'AISM souhaite que cette importante collaboration se poursuive et s'accroisse. Le passage au statut d'OIG, tel que décidé par l'Assemblée générale (Résolution AG A.01 du 27 mai 2014), l'établira en tant qu'entité adaptée aux défis futurs de son champ d'expertise, organisation internationale adaptée aux besoins, moderne et transparente.

CONTEXTE

La nature fondamentale de l'AISM est technique et consultative et ceci ne changera pas une fois l'AISM devenue OIG (voir l'article 12 du projet de Convention). A cet égard les normes, recommandations et guides de l'AISM, bien que faisant mondialement autorité, ne sont pas contraignants au sens juridique du terme. L'OMI est l'organe régulateur mondial reconnu en tant qu'organisation internationale compétente selon la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (UNCLOS) pour l'adoption de conventions internationales sur la sécurité maritime, y compris la sécurité de la navigation.

En travaillant avec ses organisations internationales partenaires, comme l'Organisation Hydrographique Internationale (OHI) et l'Union Internationale des Télécommunications (UIT), l'AISM devenue OIG continuera d'apporter un soutien technique essentiel aux travaux de réglementation de l'OMI et de publier des normes, recommandations et guides non contraignants ainsi que d'autres documents techniques, au bénéfice de la communauté maritime.

Une fois que l'AISM sera devenue OIG son ensemble de documents techniques gagnera en reconnaissance internationale car il sera validé directement par les gouvernements du monde entier.

En tant que membres de l'AISM les Etats côtiers seront plus au fait de ses travaux et conscients de l'avantage de pouvoir s'appuyer sur son expertise lorsqu'ils s'acquittent de leurs obligations en matière de fourniture d'aides à la navigation et de services connexes au regard de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer de 1974 telle qu'amendée (SOLAS

Coopération et répartition des tâches avec l'OMI et d'autres OIG

Travaux de réglementation



Normes, recommandations
et guides non contraignants
et contributions aux travaux
de réglementation



Autres
organisations
internationales
compétentes
.....



3.2 (F)

Règles V/12 et V/13). Cette conscience accrue conduira à une meilleure harmonisation des systèmes et services d'aides à la navigation. La sécurité de la navigation augmentera en conséquence, parce que les marins sauront avec certitude à quel niveau de service ils peuvent s'attendre et cela améliorera la prévention des accidents. L'avantage pour les marins d'une approche coordonnée au service de la navigation mondiale ne peut pas être sous-estimé dans une période d'avancées technologiques constantes qui peuvent désarçonner l'utilisateur, avec les risques que cela induit pour la sécurité.

La collaboration de l'OMI avec les OIG compétentes s'appuie sur l'article 66 de la Convention OMI qui stipule : « Pour toute question relevant de sa compétence, l'Organisation peut collaborer avec d'autres organisations intergouvernementales qui, sans être des institutions spécialisées des Nations Unies, ont des intérêts et des activités apparentées aux buts qu'elle poursuit. » Un avantage important d'une telle collaboration est qu'elle permet une utilisation plus efficace des ressources à la disposition de l'OMI.

Toujours à cet égard, il faut garder à l'esprit que les documents techniques soumis par des OIG peuvent être directement incorporés aux travaux de réglementation de l'Organisation. Le fait que les soumissions par les OIG ont déjà l'aval des gouvernements contribue à accélérer les processus de consultation et de décision lors des réunions de l'OMI. Les soumissions provenant d'ONG, par contre, ne sont pas admises à moins qu'elles ne soient expressément appuyées par au moins un Etat membre (l'article 67 de la Convention OMI se réfère à « ... tous arrangements utiles en vue de conférer et de collaborer avec les organisations internationales non gouvernementales sur toutes les questions qui relèvent de sa compétence » et l'Organisation a des *Règles et directives pour l'octroi du statut consultatif aux organisations non gouvernementales* spécifiques). En devenant une OIG l'AIMS pourra soumettre de plein droit propositions et autres soumissions résultant de ses travaux sans dépendre de l'appui des Etats membres de l'OMI.

CONCLUSION

L'entrée de l'AIMS dans le clan des OIG offrira d'importants avantages. C'est le meilleur moyen de faciliter ses travaux et de garantir le statut juridique nécessaire à l'atteinte de ses objectifs d'amélioration et d'harmonisation mondiale des aides à la navigation. Le statut d'OIG la renforcera en tant qu'organisation technique et consultative internationalement reconnue, parée pour relever les défis futurs de la meilleure façon possible. En tant qu'OIG, l'AIMS poursuivra et renforcera son étroite collaboration avec l'OMI et les autres OIG et aidera leurs Etats membres, dans l'intérêt de toutes les parties concernées et de la communauté maritime au sens large.

LA CONFERENCE EST INVITEE A

Prendre note de l'information contenue dans ce document qui inclut aussi, en annexe, un résumé des buts principaux de l'AIMS et de l'OMI, l'OHI et l'UIT, accompagné d'exemples de collaboration de longue date et d'aide mutuelle.



Annexe: Principaux buts de l'AIMS et d'autres organisations compétentes – Exemples de collaboration et d'entraide

L'Organisation Internationale pour les Aides à la Navigation Maritime (AISM)

Le but principal de l'AIMS (tel qu'énoncé à l'article 3 du projet de Convention AISM) est de rassembler les gouvernements, les services et les organisations concernés par la réglementation, la fourniture, l'entretien ou le fonctionnement des aides à la navigation maritime avec pour objectifs :

- a. de veiller à ce que les mouvements des navires soient sûrs, économiques et efficaces, par l'amélioration et l'harmonisation des aides à la navigation au niveau mondial ;
- b. de promouvoir l'accès à la coopération technique et au renforcement des capacités en toutes matières liées au développement et au transfert d'expertise, de science et de technologie en rapport avec les aides à la navigation maritime ;
- c. d'encourager et faciliter l'adoption généralisée des normes les plus élevées possibles en matière d'aides à la navigation maritime ; et
- d. de donner un cadre à l'échange d'informations entre gouvernements et entre organisations inter-gouvernementales sur des sujets traités par l'Organisation.

En tant qu'OIG de nature consultative et technique (article 2.1) l'AIMS continuera de poursuivre son but et ses objectifs en partenariat avec d'autre OIG compétentes, y compris l'OMI, l'UIT et l'OHI. Leurs buts et objectifs sont complémentaires et en travaillant ensemble en tant qu'OIG partenaires - En travaillant ensemble en tant qu'OIG partenaires – chacune dotée d'un mandat, d'un rôle et de responsabilités transparents, mutuellement soutenus et acceptés – elles pourront travailler plus efficacement grâce à une meilleure coordination et une plus grande intégration de leurs normes. Les redondances ou les répétitions seront aussi plus faciles à éviter et la synergie ainsi créée optimisera les ressources disponibles, au bénéfice de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement.

L'Organisation Maritime Internationale (OMI)

Les buts principaux de l'OMI (tels qu'énoncés à l'article 1 de la Convention OMI) sont :

- a. d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution et de traiter des questions administratives et juridiques liées aux objectifs énoncés dans le présent article;
- b. d'encourager l'abandon des mesures discriminatoires et des restrictions non indispensables appliquées par les gouvernements à la navigation commerciale internationale, en vue de mettre les ressources des services maritimes à la disposition du commerce mondial sans discrimination; l'aide et l'encouragement donnés par un gouvernement en vue du développement de sa marine marchande nationale et pour des fins de sécurité ne constituent pas en eux-mêmes une discrimination, à condition que cette aide et ces encouragements ne soient pas fondés sur des mesures conçues en vue de restreindre la liberté, pour les navires de tous pavillons, de participer au commerce international;
- c. d'examiner les questions relatives aux pratiques restrictives déloyales d'entreprises de navigation maritime;
- d. d'examiner toutes questions relatives à la navigation maritime et à ses effets sur le milieu marin dont elle pourra être saisie par tout organisme ou toute institution spécialisée des Nations Unies;



3.2 (F)

- e. de permettre l'échange de renseignements entre gouvernements sur les questions étudiées par l'Organisation.

L'ISM a été parmi les toutes premières ONG à se voir octroyer le statut consultatif à l'OMI, en 1961. Son importante contribution aux travaux de l'OMI sur la sécurité et l'efficacité de la navigation découle de son expertise technique en matière d'équipements, systèmes et services extérieurs au navire.

Quelques-unes des initiatives de première importance de l'ISM incluent la mise au point du système d'identification automatique, le GPS différentiel, le système de balisage maritime et des directives pratiques sur les services de trafic maritime. Au cours des dix dernières années, l'ISM a aussi contribué de façon significative à la compréhension des aspects terrestres du concept mené par l'OMI d'e-navigation.

Le chapitre V de la Convention SOLAS (Règle V/13 paragraphe 2) fait référence au système de balisage maritime et aux recommandations et guides de l'ISM sur la mise en œuvre d'aides à la navigation maritimes. Les travaux de l'ISM sur les services de trafic maritime (STM) ont d'emblée orienté l'OMI lors de l'élaboration de ses directives pour les services de trafic maritime, que les gouvernements parties à la Convention SOLAS sont tenus d'appliquer, dans la mesure du possible, lors de la planification et de la mise en œuvre de STM (Règle V/12, paragraphe 3).

Exemples de collaboration

Dès le début l'ISM a joué un rôle de leader dans les travaux de l'OMI sur les STM. En 1968 l'OMI adoptait la Recommandation A.158 concernant les services de conseil des ports. De nature assez générale, celle-ci fut ensuite remplacée par la Résolution A.578(14), Directives pour les services de trafic maritime, adoptée en 1985. Douze ans plus tard, en 1997, une nouvelle Résolution était adoptée. La Résolution A.857(20) du 27 novembre 1997 remplaçait la Résolution A.578(14) et reste la norme en vigueur aujourd'hui. L'annexe 2 à cette Résolution comprend des lignes directrices sur le recrutement, les qualifications et la formation des opérateurs de STM, qui détaillent les publications de l'ISM. Ainsi, en 1998, la Recommandation de l'ISM *Recommendation on Standards for Training and Certification of VTS Personnel* (V-103) était publiée. Vint ensuite la publication d'une série de modèles de cours mondialement reconnus pour la formation et la certification de différentes catégories de personnels de STM.

Plus récemment la Commission de l'ISM sur les services de trafic maritime (Commission VTS) a entrepris un examen minutieux de la Résolution A.857(20) pour évaluer son efficacité au vu des avancées technologiques et des changements dans les pratiques opérationnelles. Les résultats font ressortir le besoin d'une mise à jour complète pour s'assurer que la Résolution continue de donner des indications dépourvues d'ambiguïté sur les fonctions et responsabilité du STM et constitue un cadre clair et concis pour une prestation mondiale de STM et pour une formation, validation et certification du personnel de STM cohérente et harmonisée.

Les dix dernières années ont vu l'ISM prendre la tête dans l'élaboration des aspects terrestres de l'e-navigation, par le biais d'une Commission dédiée (Commission ENAV), de séminaires et d'ateliers et des conférences *e-Navigation Underway* – destinés à élargir la compréhension, à la fois des avantages et des limites de l'e-navigation. Ces travaux ont appelé une collaboration étroite avec d'autres OIG telles que l'UIT et l'OHI afin d'avoir une approche structurée et coordonnée.

En outre, l'ISM a contribué de façon significative au plan de mise en œuvre de la stratégie (SIP) pour une mise en œuvre mondialement harmonisée de l'e-navigation, et se concentre actuellement sur les travaux techniques relatifs à l'élaboration d'une structure de données maritimes commune capable de supporter une grande variété d'informations dans le contexte de l'e-navigation.

L'Union Internationale des Télécommunications (UIT)

Les buts de l'UIT (tels qu'énoncés à l'article 1 de la Convention UIT) sont:



- a. de maintenir et d'étendre la coopération internationale entre tous ses Etats Membres pour l'amélioration et l'emploi rationnel des télécommunications de toutes sortes;
- b. d'encourager et d'élargir la participation d'entités et d'organisations aux activités de l'Union et d'assurer une coopération et un partenariat fructueux entre elles et les Etats Membres en vue de répondre aux objectifs généraux énoncés dans l'objet de l'Union;
- c. de promouvoir et d'offrir l'assistance technique aux pays en développement dans le domaine des télécommunications, et de promouvoir également la mobilisation des ressources matérielles, humaines et financières nécessaires à sa mise en œuvre, ainsi que l'accès à l'information;
- d. de favoriser le développement de moyens techniques et leur exploitation la plus efficace, en vue d'augmenter le rendement des services de télécommunication, d'accroître leur utilité et de généraliser le plus possible leur utilisation par le public;
- e. de s'efforcer d'étendre les avantages des nouvelles technologies de télécommunication à tous les habitants de la planète;
- f. de promouvoir l'utilisation des services de télécommunication en vue de faciliter les relations pacifiques;
- g. d'harmoniser les efforts des Etats Membres et de favoriser une coopération et un partenariat fructueux et constructifs entre les Etats Membres et les Membres des Secteurs vers ces fins;
- h. de promouvoir au niveau international, l'adoption d'une approche plus générale des questions de télécommunication, en raison de la mondialisation de l'économie et de la société de l'information, en collaborant avec d'autres organisations intergouvernementales régionales et internationales ainsi qu'avec les organisations non gouvernementales qui s'occupent de télécommunications.

Exemples de collaboration

Depuis plusieurs années l'AIMS donne à l'UIT des conseils sur la maintenance du document UIT spécifiant les caractéristiques techniques pour le système d'identification automatique (AIS). L'AIS est le système radio en VHF qui transfère automatiquement des informations de sécurité de la navigation entre navires et entre navires et terre.

Au titre du développement de cette collaboration, et avec des canaux AIS de plus en plus saturés, l'AIMS conduit l'élaboration du système d'échange de données en VHF (VDES), qui intégrera l'AIS et ajoutera de nouveaux canaux pour le transfert de données numériques, libérant ainsi les canaux AIS pour leur objet vital de sécurité de la navigation. L'AIMS collabore étroitement avec l'UIT sur le VDES et a préparé un projet de document technique sur les spécifications VDES, pour examen et publication par l'UIT.

L'Organisation Hydrographique Internationale (OHI)

L'étroite collaboration entre l'AIMS et l'OHI repose sur un accord conclu entre les deux organisations en 2001. Comme l'AIMS, l'OHI est de nature consultative et technique.

Les objectifs de l'OHI (tels qu'énoncés à l'article 2 de la Convention OHI) sont :

- a. de promouvoir l'utilisation de l'hydrographie pour la sécurité de la navigation ainsi que pour toute autre activité maritime et d'accroître la prise de conscience générale de l'importance de l'hydrographie ;
- b. d'améliorer, au niveau mondial, la disponibilité et la qualité des données, informations, produits et services hydrographiques ainsi que de rendre leur accès plus facile ;
- c. d'améliorer, au niveau mondial, les capacités, les moyens, la formation, les sciences et les techniques hydrographiques ;



3.2 (F)

- d. d'organiser et d'améliorer le développement de normes internationales pour les données, informations, produits, services et techniques hydrographiques ainsi que de parvenir à la plus grande uniformité possible dans l'utilisation de ces normes ;
- e. de donner des conseils faisant autorité, en temps opportun, aux Etats et organisations internationales, sur tout sujet ayant trait à l'hydrographie ;
- f. de faciliter la coordination des activités hydrographiques des Etats membres ; et
- g. d'accroître la coopération des activités hydrographiques entre les Etats, sur une base régionale.

Exemples de collaboration

L'OHI met au point un système d'informations géographiques (GIS) appelé S-100. Il fournit un cadre géo spatial standard pour les données hydrographiques et données associées en accord avec la série de normes géographiques ISO 19100. La S-100 conduira le développement de la nouvelle génération de cartes marines numériques, de même que d'autres produits numériques associés exigés par les communautés hydrographique, maritime et GIS.

L'ISM participe activement à l'élaboration de la S-100 en tant qu'organisation contributrice et fournira les produits S-200, décrivant les aides à la navigation maritime et les services connexes. Le rôle de l'ISM est vital pour le succès de l'initiative S-100.

Autres organisations internationales

L'ISM entretient une collaboration étroite avec beaucoup d'autres organisations internationales et a conclu des protocoles d'accord avec: l'Association Mondiale pour les Infrastructures de Transport Maritimes et Fluviales (AIPCN) ; le Comité International Radio Maritime (CIRM) ; l'Association internationale des capitaines de port (IHMA) ; le Nautical Institute (NI) ; l'Organisation internationale des télécommunications mobiles par satellites (IMSO), l'Association internationale des pilotes maritimes (IMPA) ; l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO) et le Secrétariat de la Communauté du Pacifique (CPS).