

---

## ANNEXE

### THÈME DE LA JOURNÉE MONDIALE DE LA MER DE 2024 "NAVIGUER VERS L'AVENIR : LA SÉCURITÉ D'ABORD !"

#### Note d'information

#### INTRODUCTION

La sécurité a été au cœur des activités de l'OMI depuis sa création en 1958. Il a toujours été reconnu que le meilleur moyen d'améliorer la sécurité en mer était d'élaborer des règles internationales efficaces suivies par toutes les nations maritimes du monde. L'OMI est l'instance au sein de laquelle les gouvernements des pays intéressés par les transports maritimes peuvent se réunir pour décider des normes à appliquer aux navires effectuant des voyages internationaux. Il est généralement considéré que le plus important de tous les traités internationaux concernant la sécurité des navires de commerce est la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, mieux connue sous l'appellation "Convention SOLAS", sous ses différentes formes, à commencer par la première version adoptée en 1914 à la suite de la catastrophe du **Titanic** survenue en 1912.

Des améliorations ont parfois été apportées aux règles à la suite de catastrophes maritimes qui avaient révélé des lacunes dans le système. Toutefois, cela ne devrait pas faire oublier que, dans la majorité des cas, c'est un nouveau développement technique, une réponse à l'évolution des circonstances au sein du secteur, ou l'anticipation d'un événement susceptible de se produire à l'avenir qui constitue le catalyseur des travaux de l'Organisation en matière de sécurité maritime. Parmi les exemples récents et pertinents (la liste n'est pas exhaustive), on peut citer les règles visant à rendre obligatoire l'utilisation de cartes électroniques, l'élaboration de prescriptions en matière de sécurité relatives aux navires exploités dans les eaux polaires et à l'utilisation de combustibles de substitution, les règles visant à traiter la sécurité des navires à passagers de grandes dimensions et la réglementation des navires de surface autonomes. L'ensemble des compétences spécialisées disponibles au sein de l'Organisation, qui sont mises à profit pour élaborer toute norme, toute directive, tout recueil de règles pratiques ou pour mener d'autres travaux, aboutit à un régime réglementaire équilibré, raisonnable et efficace qui s'applique à près de 100 % des navires qui effectuent des voyages internationaux. Aucune autre organisation, qu'elle soit internationale ou régionale, ne peut réunir cette capacité unique.

Les transports maritimes représentent environ 80 % du commerce mondial et constituent le mode de transport qui cause le moins de dommages à l'environnement si l'on tient compte de sa valeur productive. Néanmoins, l'OMI est activement engagée dans une approche mondiale visant à rendre les transports maritimes neutres en carbone en améliorant le rendement énergétique des navires et en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES), et à élaborer pour cela des règles, tout en fournissant des activités de coopération technique et de renforcement des capacités pour soutenir la mise en œuvre de ces règles par les États Membres. Finalement, le renforcement de la sécurité des navires et la réduction de leurs émissions de GES vont de pair; ces deux aspects sont essentiels pour atteindre l'objectif d'un secteur maritime durable et efficace. La transition que connaissent les transports maritimes pour relever le défi de la lutte contre les changements climatiques aura des incidences sur les transports maritimes et les gens de mer à bien des égards. La sécurité doit primer.

Outre la décarbonation, les questions de sécurité liées à la dématérialisation, à l'automatisation et à la sécurité des navires de pêche revêtiront une importance capitale au cours de la décennie actuelle et des décennies à venir. Le thème de 2024, "Naviguer vers l'avenir : la sécurité d'abord !", est donc tout à fait d'actualité.

Ce thème est étroitement lié au Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies et aux 17 objectifs de développement durable (ODD), en particulier à l'ODD 7 sur l'accès à l'énergie de coût abordable, fiable, durable et moderne en facilitant l'accès à la recherche et aux technologies liées aux énergies propres, à l'ODD 8 sur la promotion d'une croissance économique soutenue, partagée et durable, du plein emploi productif et du travail décent pour tous, à l'ODD 9 sur la construction d'une infrastructure résiliente, la promotion d'une industrialisation durable qui profite à tous et l'encouragement de l'innovation, à l'ODD 13 sur la prise de mesures urgentes pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions, et à l'ODD 14 sur la conservation et l'exploitation durable des océans, des mers et des ressources marines aux fins du développement durable.

Le thème de la Journée mondiale de la mer de 2024 offre l'occasion d'approfondir des sujets et des questions spécifiques en rapport avec le renforcement de la sécurité en mer. On trouvera ci-après une liste non exhaustive de sujets - dont certains sont liés - qui méritent une plus grande attention tout au long de cette année et au-delà.

### **Cadre réglementaire à l'appui de la réduction en toute sécurité des émissions de GES provenant des navires**

L'adoption de la Stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires par le Comité de protection du milieu marin (MEPC) à sa quatre-vingtième session en juillet 2023 a constitué une étape historique, ouvrant un nouveau chapitre vers la décarbonation des transports maritimes et fournissant une orientation claire, une vision commune et des objectifs ambitieux pour parvenir à réduire à zéro les émissions nettes de GES provenant des transports maritimes internationaux avant ou vers 2050. Cela nécessite des mesures proactives de la part du secteur. Le secteur maritime est témoin des premiers projets pilotes qui sont fondés sur l'utilisation de combustibles de substitution, l'adaptation de techniques existantes ou la mise en place de nouvelles solutions technologiques. Pour mener à bien une politique ambitieuse et accélérée de réduction des émissions de GES, il est sans aucun doute nécessaire d'évaluer les risques connexes pour la sécurité des navires, des personnes servant à bord, ainsi que de l'infrastructure et du personnel environnants, et de mettre en place la réglementation internationale correspondante et nécessaire en matière de sécurité. Compte tenu du calendrier de réduction des émissions de GES provenant des navires prévu par la Stratégie, il est urgent de comprendre les risques de sécurité connexes et d'établir un dispositif d'assurance efficace pour garantir la sécurité des solutions nécessaires.

Avec l'introduction des mesures qui permettent de réduire les émissions de GES provenant des navires, l'objectif global est de préserver et, si possible, d'améliorer la sécurité et l'efficacité des transports maritimes, de manière à garantir le bon fonctionnement et l'efficacité du commerce maritime international.

C'est pourquoi à sa cent septième session, qui s'est tenue en juin 2023, le Comité de la sécurité maritime (MSC 107) a approuvé un nouveau résultat intitulé "Évaluation réglementaire complète en vue de l'élaboration d'un cadre réglementaire qui permettra de réduire en toute sécurité les émissions de GES provenant des navires". Parmi les considérations importantes figuraient les suivantes : l'approche adoptée devrait être neutre du point de vue des combustibles et de la technologie, ce qui signifiait que l'OMI ne devait pas choisir ou privilégier une solution; la portée devrait inclure le recensement des combustibles de substitution et des nouvelles techniques, mais le processus serait itératif, à mesure que de nouveaux combustibles de substitution et de nouvelles techniques seraient recensés et que les enseignements tirés à cet égard seraient communiqués à l'Organisation; la coordination entre tous les organes de l'OMI, en particulier avec le MEPC, était importante; et la transition vers

des nouvelles techniques et l'utilisation de combustibles de substitution à faible teneur en carbone ou à teneur nulle en carbone devait s'effectuer de façon sûre et ordonnée.

### **Combustibles de substitution**

L'OMI joue un rôle essentiel dans l'élaboration de dispositions techniques relatives à l'utilisation de combustibles de substitution et de techniques connexes, en veillant à ce que les incidences en matière de sécurité et les risques potentiels liés à l'utilisation de ces techniques et de ces combustibles soient correctement pris en compte. Il est urgent que le secteur maritime soit en mesure d'utiliser des combustibles de substitution pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et lutter contre les changements climatiques, et il est impératif d'élaborer rapidement le cadre réglementaire international correspondant.

### **Nouvelles techniques, dématérialisation et automatisation**

Les nouvelles techniques, la dématérialisation et l'automatisation ont déjà entraîné de profonds changements dans la conception et la construction des navires, la navigation, la conduite de navire, la manutention des cargaisons, l'accostage, l'amarrage, les communications et de nombreux autres processus connexes. Par exemple, les nouvelles techniques dans le secteur des transports maritimes ont amélioré l'efficacité, la rapidité et la précision de diverses opérations, tandis que l'automatisation a facilité l'utilisation de la robotique et de l'intelligence artificielle pour améliorer la sécurité et la rapidité, augmenter la capacité de manutention des marchandises et réduire le risque d'accidents. En définitive, les nouvelles techniques, la dématérialisation et l'automatisation continuent de façonner l'efficacité et la compétitivité futures du secteur des transports maritimes, ce qui se traduit par une augmentation de la satisfaction globale des clients. L'OMI poursuivra ses travaux afin de relever les défis réglementaires nécessaires pour faciliter ce processus et garantir la sécurité de la navigation dans le monde entier.

### **Règles en fonction d'objectifs**

Du fait de l'introduction de nouvelles techniques, de la dématérialisation et de l'automatisation, bon nombre de règles élaborées depuis longtemps sont devenues obsolètes et nécessitent une révision urgente. Pour tenir compte de l'évolution rapide des techniques et offrir une certaine souplesse aux concepteurs de navires et aux fabricants d'équipements, l'Organisation a adopté le concept de règles en fonction d'objectifs. Cela signifie qu'il faut fixer des normes générales primordiales en matière de sécurité, d'environnement et de sûreté auxquelles les navires doivent satisfaire tout au long de leur durée de vie, tout en autorisant des méthodes appropriées (y compris des approches nouvelles et innovantes) pour atteindre ces normes. Parmi les exemples récents figurent le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire), le Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui transportent du personnel industriel (Recueil IP) et l'élaboration en cours d'un recueil de règles en fonction d'objectifs pour réglementer les navires de surface autonomes. L'on continuera d'utiliser l'approche fondée sur les objectifs pour élaborer les nouvelles règles permettant de naviguer vers l'avenir en toute sécurité.

### **Navires de surface autonomes**

Les avancées en matière de conception et de construction des navires de surface autonomes ont évolué rapidement, ce qui pose des problèmes réglementaires importants pour l'utilisation future de tels navires. Les défis à relever concernent notamment la fiabilité des communications de transfert de données, la cybersécurité, la formation requise pour le personnel des navires de surface autonomes, les critères de performance technique concernant les centres d'opérations à distance, la nécessité d'une surveillance par l'État du

pavillon, l'État du port et l'État côtier et la responsabilité et l'indemnisation. L'Organisation a adopté une approche globale, associant le MSC, le Comité juridique et le Comité de la simplification des formalités (Comité FAL), pour réglementer les navires autonomes. Dans le cadre de cette approche coordonnée, le MSC s'est lancé dans l'élaboration d'un recueil de règles non obligatoires en fonction d'objectifs applicables aux navires de surface autonomes, qui devrait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025, ce qui fait de 2024 une année cruciale pour l'achèvement des travaux. Le nouveau recueil apportera une certitude réglementaire à un secteur jeune et en pleine croissance, tout en garantissant que les navires de surface autonomes sont au moins aussi sûrs que les navires de type classique. Grâce à l'expérience acquise dans l'application du recueil non obligatoire de règles, ainsi qu'à de nouveaux concepts et techniques émergents, l'Organisation travaillera à l'élaboration d'un recueil obligatoire de règles, dont l'entrée en vigueur est actuellement prévue le 1<sup>er</sup> janvier 2028.

### **Programme d'audit des États Membres de l'OMI**

Le Programme d'audit des États Membres de l'OMI, qui a pour objet de déterminer la mesure dans laquelle les États Membres appliquent et font respecter les instruments de l'OMI qui sont applicables, est devenu obligatoire en janvier 2016. Jusqu'à 25 audits d'États Membres sont réalisés chaque année conformément au calendrier général des audits. Tous les États Membres sont tenus de se soumettre à un audit obligatoire dans le cadre d'un cycle de sept ans établi en vertu du Programme d'audit et, à ce jour, 114 audits obligatoires ont été réalisés dans le cadre du premier cycle d'audit qui devrait s'achever en 2025. Le Groupe de travail mixte du Conseil sur le Programme d'audit des États Membres examinera en détail les modalités de la poursuite du développement du Programme au cours du deuxième cycle d'audit, sur la base de l'introduction potentielle de la méthode de surveillance continue et de la hiérarchisation des audits, et pour réviser en conséquence la documentation relative au Programme.

### **Cybersécurité**

La dématérialisation et l'automatisation croissantes des secteurs maritime et portuaire internationaux entraînent des vulnérabilités et des risques inhérents en matière de cybersécurité. Le MSC 107 a décidé de réviser les Directives sur la gestion des cyber-risques maritimes (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2), en coopération avec le Comité FAL, et d'identifier les prochaines étapes qui permettraient de renforcer la cybersécurité maritime. En outre, en 2024, l'Organisation prévoit d'organiser, de faciliter et de promouvoir des manifestations internationales qui serviront de plateforme d'échange de connaissances et d'informations sur la cybersécurité maritime entre les États, les organisations internationales et le secteur, et elle mettra au point des modules de formation spécialisés pour renforcer les capacités des États Membres à cet égard. Il s'agira notamment de mettre en place des partenariats avec d'autres institutions des Nations Unies, le secteur et le monde universitaire, afin de garantir une formation de pointe qui reste en phase avec les innovations technologiques, et d'assurer un suivi régulier des vulnérabilités, des menaces, des incidents majeurs et des meilleures pratiques en matière de cybersécurité qui deviennent des enjeux mondiaux importants.

### **Facilitation du trafic maritime et dématérialisation connexe**

Pour faciliter le trafic maritime, il est important de favoriser une culture de collaboration et de partage des données entre les acteurs portuaires et maritimes, tout en garantissant la sécurité et la protection des données personnelles et des données liées au commerce. Les initiatives clés à cet égard comprennent la mise en œuvre obligatoire de guichets uniques maritimes pour l'échange électronique des informations requises pour les navires dans les ports du monde entier à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024, la dématérialisation complète de la procédure d'escale, au-delà du processus réglementaire d'accomplissement des formalités, afin de la

rendre plus efficace que jamais et de soutenir les efforts de décarbonation des transports maritimes et l'utilisation optimale des infrastructures, ainsi que l'élaboration plus avant du Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique, qui soutient l'échange électronique d'informations et le concept d'arrivée "juste-à-temps" des navires.

### **Enseignements tirés de la pandémie de COVID-19**

La pandémie de COVID-19 a gravement mis en péril le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales et a provoqué une grave crise humanitaire pour les gens de mer et autres membres du personnel maritime. L'OMI a veillé à ce que la Convention FAL soit mise à jour à la lumière des enseignements tirés. Les nouvelles dispositions visent à permettre aux navires et aux ports de rester pleinement opérationnels en cas d'urgence de santé publique de portée internationale (USPPI), afin d'assurer la fonctionnalité complète des chaînes d'approvisionnement mondiales dans toute la mesure du possible. L'examen et l'adoption envisagés, lors de la trente-troisième session ordinaire de l'Assemblée, des recommandations émanant du Groupe d'action conjointe chargé d'examiner les répercussions de la pandémie sur les travailleurs du secteur des transports et la chaîne d'approvisionnement mondiale soulignent l'importance de protéger le bien-être des gens de mer et de renforcer la coopération mondiale pour relever les défis imprévus grâce à des mesures renforcées en matière de santé et de sécurité des gens de mer, à l'adoption accélérée des techniques numériques et à la collaboration et à la coordination entre les différentes parties prenantes du secteur maritime.

### **Transition juste et équitable**

Il faut gérer efficacement la mise au point de nouvelles techniques, l'utilisation de combustibles de substitution, la dématérialisation et l'automatisation pour garantir la sécurité et la santé de la main-d'œuvre maritime et la protection des moyens de subsistance. Il faut déployer d'importants efforts de perfectionnement et de développement des compétences pour exploiter les possibilités offertes par ces évolutions rapides. L'OMI a été à l'avant-garde des initiatives en cours visant à préparer les gens de mer aux évolutions futures et a notamment procédé à une révision complète de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) et du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW), collaboré avec diverses parties prenantes en vue d'établir un cadre de référence pour la formation des gens de mer en matière de décarbonation, créé des partenariats de coopération technique en matière de formation avec des pays pourvoyeurs de gens de mer et déployé des efforts dans de nombreux autres domaines d'activité, afin d'attirer et de retenir les gens de mer et de les préparer à relever les défis d'un avenir à long terme dans un secteur maritime dynamique et passionnant.

### **Sûreté maritime**

Le domaine maritime moderne, interconnecté, est confronté à des menaces pour la sûreté nouvelles et émergentes d'une ampleur sans précédent. Pour relever ces défis en matière de sécurité et de sûreté des transports maritimes internationaux, l'Organisation procède à une mise à niveau majeure de la formation et du renforcement des capacités proposés dans le cadre du Programme mondial de l'OMI pour le renforcement de la sûreté maritime, qui aide les pays à renforcer les mesures de sûreté visant à protéger les navires et les ports contre les menaces terroristes et d'autres activités illicites, y compris les actes de piraterie et les vols à main armée, la contrebande d'armes, d'explosifs et de drogues, et les cyberattaques. S'appuyant sur le succès des programmes de coopération technique précédents, 2024 verra l'introduction de nouvelles activités de formation, y compris l'application des dernières bonnes

pratiques en matière de sensibilisation au domaine maritime, de contrôle des passagers et des bagages et de fourniture d'équipements de sûreté, afin de soutenir la croissance et la prospérité sûres et sécurisées des transports maritimes internationaux et du commerce maritime. L'OMI renforcera également ses partenariats stratégiques avec les organisations et entités internationales et régionales et jouera son rôle de partenaire clé dans la mise en œuvre de divers projets internationaux, en mettant davantage l'accent sur la réalisation d'activités conjointes de renforcement des capacités régionales et sous-régionales afin d'optimiser les ressources disponibles et de garantir l'impact le plus large possible des activités de renforcement des capacités en matière de sûreté maritime à l'échelle mondiale.

### **Sécurité des navires de pêche et de leur personnel**

La sécurité des pêcheurs et des navires de pêche fait partie intégrante du mandat de l'OMI. Toutefois, malgré le nombre alarmant d'accidents et d'incidents mettant en cause des navires de pêche, le dernier traité régissant leur sécurité, l'Accord du Cap de 2012, n'est pas encore entré en vigueur. En octobre 2023, le critère du nombre minimum de parties a été rempli avec 22 États Membres, mais le nombre total nécessaire de navires de pêche de ces parties, à savoir 3 600, n'était pas encore atteint. L'Organisation continue de promouvoir l'adhésion à l'Accord afin d'atteindre les critères d'entrée en vigueur et intensifiera ses efforts dans le cadre du thème de la Journée mondiale de la mer de 2024, afin que la sécurité des navires de pêche soit enfin réglementée au niveau international, tout comme la sécurité des navires de commerce est réglementée par la Convention SOLAS et les codes et recueils de règles connexes. Une question essentielle que le MSC 108 examinera en 2024 est l'adoption de la version révisée de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F) et du nouveau Code STCW-F connexe, établis sous leur forme définitive après plus de huit ans de travail intense, compte tenu de la nature unique du secteur de la pêche.

En avril 1999, la Commission du développement durable des Nations Unies a attiré l'attention sur la question des responsabilités des États du pavillon et du port et insisté sur la nécessité que l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et l'OMI travaillent de concert pour remédier aux problèmes découlant de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Une collaboration est menée avec l'Organisation internationale du Travail (OIT) dans le cadre d'un Groupe de travail mixte ad hoc FAO/OMI/OIT sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et les questions connexes, au sein duquel chaque organisation mène des travaux relevant de son mandat, et la cinquième session se tiendra à Genève au début de l'année 2024.

### **Mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer**

L'OMI a demandé que l'on mette davantage l'accent sur la lutte contre les mouvements migratoires mixtes dangereux effectués par mer, afin d'éviter les pertes en vies humaines dans les accidents liés au grand nombre de personnes qui entreprennent de traverser les mers à bord de navires surchargés et impropres à la navigation. La coopération et la coordination avec les autres organismes des Nations Unies, tels que le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) et l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), visant à traiter les aspects maritimes de cette crise humanitaire, se poursuivront.

### **CONCLUSION**

Renforcer la sécurité maritime en veillant à ce que chaque maillon de la chaîne de responsabilité remplisse ses obligations est une priorité pour la communauté maritime mondiale et est essentiel pour la croissance économique et la prospérité mondiales futures.

La catastrophe du **Titanic** en 1912 a été le catalyseur qui a fait entrer les transports maritimes dans une nouvelle ère en matière de sécurité maritime. La communauté maritime se trouve aujourd'hui à un autre moment critique, où de nouveaux progrès décisifs sont possibles compte tenu de la combinaison d'innovations technologiques, de nouvelles attentes du public, de priorités changeantes et de nouveaux risques et opportunités, l'espoir étant d'offrir des transports maritimes internationaux qui soient sûrs, sans danger et durables sur le plan environnemental dans le futur. Depuis le **Titanic**, l'OMI a joué un rôle déterminant dans l'amélioration de la sécurité maritime. Grâce à l'expertise collective et au partenariat de l'Organisation et de ses États Membres, ainsi que des organisations intergouvernementales et non gouvernementales et du secteur, l'Organisation a la vision, les capacités et l'ambition requises pour passer à l'étape suivante en matière de sécurité maritime.

---