

ASSEMBLEE
29^{ème} session
Point 19(d) de l'Ordre du jour

A.29/INF/xx
Date
Original : ANGLAIS

Relations avec les organisations non gouvernementales

Changement de statut

Document présenté par l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM)

RESUMÉ

Résumé analytique: On trouvera dans le présent document une information sur le changement de statut de l'AISM. L'organisation qui est actuellement non-gouvernementale, prévoit de devenir une organisation intergouvernementale par l'adoption d'un nouveau traité. Ce nouveau statut fournira un cadre juridique solide assurant transparence et bonne gouvernance, et facilitera une collaboration étroite avec d'autres organisations intergouvernementales et avec l'ensemble des gouvernements.

Mesure à prendre: Paragraphe 34

1 Cette soumission fournit des informations sur les actions réalisées et prévues par l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM) pour modifier son statut actuel d'organisation non-gouvernementale (ONG) et devenir une organisation intergouvernementale (OIG). Elle décrit également ce qui a amené l'AISM à décider de devenir une OIG et à choisir un instrument de traité multilatéral en tant que moyen approprié pour servir cet objectif.

UNE NOUVELLE CONVENTION AISM

Résolution de l'Assemblée générale de l'AISM

2 L'année dernière l'Assemblée générale de l'AISM a adopté une résolution affirmant sa conviction que le statut d'OIG servirait au mieux ses objectifs dans le 21^{ème} siècle, et que ce nouveau statut devrait être réalisé le plus rapidement possible, par le biais de la mise au point d'une convention internationale (Résolution A.01 du 27 mai 2014).

3 La nouvelle « Convention sur l'Organisation Internationale en charge des Aides à la Navigation Maritimes » envisagée (Convention IALA) se substituera aux Statuts actuels de l'AISM et répondra aux exigences de la Convention de Vienne sur les Traités Internationaux. Elle sera présentée pour adoption à une conférence diplomatique à venir. Dès son adoption elle s'ouvrira à la signature de tous les membres des Nations Unies (NU).

Une transition sans heurts

4 La nouvelle Convention IALA telle qu'envisagée prévoira des mesures de transition qui permettront aux actions des organes de l'AISM et à ses travaux techniques dans le domaine des aides à la navigation de se poursuivre sans souffrir d'interruption. Elle permettra à l'organisation de continuer à faire face à ses responsabilités vis-à-vis de la communauté maritime et de maintenir le haut niveau d'engagement qui lui est coutumier sans souffrir d'affaiblissement.

5 Ce changement de statut marquera un tournant dans la vie de l'AISM. Cependant il ne modifiera en aucune façon son objectif principal : faire en sorte que les mouvements des navires soient sûrs, économiques et efficaces.

6 L'AISM est mondialement reconnue comme l'organisation responsable de la coordination des mesures d'amélioration et d'harmonisation des aides à la navigation et des services connexes. Elle s'efforce d'y parvenir en encourageant et facilitant l'adoption de normes aussi élevées que possible en matière d'aides à la navigation maritime, et par la coopération internationale et l'échange d'informations entre les gouvernements et les organisations intergouvernementales. En outre, elle publie des recommandations, guides, manuels et modèles de cours au profit de la communauté maritime.

Renforcer la coopération internationale

7 Depuis des décennies l'AISM travaille en partenariat étroit avec l'OMI et d'autres OIG, et elle souhaite que cette collaboration se poursuive et se renforce. En s'élevant au rang d'OIG l'AISM sera au niveau d'organisations telles que l'OMI ou l'OHI, renforçant la coopération déjà existante. De même, cela permettra une participation plus large des Etats à l'AISM, au niveau gouvernemental. Elle sera ainsi mieux à même de poursuivre son objectif qui est de promouvoir la plus grande uniformité possible dans les aides à la navigation.

8 En outre, agissant ainsi, l'AISM participe à l'application de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (UNCLOS) de 1982 qui, selon son article 266, demande que les Etats parties à la Convention coopèrent « par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes » pour favoriser le développement et le transfert des techniques de la mer. L'AISM encourage la coopération technique dans tous les aspects du développement et du transfert de technologies afférentes aux aides à la navigation maritime. Dans ce contexte, elle s'engage à rester au fait des technologies émergentes et à travailler en étroite collaboration avec ses membres industriels du monde entier, avec les agences gouvernementales nationales, les autorités en charge des aides à la navigation maritime, ainsi qu'avec d'autres organisations internationales et intergouvernementales. Ces dernières comprennent en particulier l'OMI, l'Union Internationale des Télécommunications (UIT), l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) et l'Organisation Hydrographique Internationale (OHI).

CONTEXTE

Curriculum vitae de l'AISM

9 L'AISM a été établie le 1er juillet 1957, à la suite d'une Conférence des services nationaux de signalisation maritime tenue à Scheveningen aux Pays-Bas, en tant qu'association internationale à but non lucratif dotée d'un secrétariat permanent (actuellement basé à Saint-Germain-en-Laye près de Paris). Elle a pour objectif d'améliorer et harmoniser les aides à la navigation maritime. Elle est gouvernée par une Assemblée générale, dont son Conseil de 24 membres est l'organe exécutif. Actuellement, l'AISM rassemble des membres nationaux (agences gouvernementales et autorités compétentes) de 77 pays, 56 membres associés (autres organisations et agences gouvernementales concernées), 120 membres industriels (principalement des fabricants de matériels et sociétés de services) et des membres honoraires.

10 L'AIMS a été parmi les toutes premières ONG à bénéficier du statut consultatif à l'OMI, en 1961. Sa contribution significative 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 autres services extérieurs au navire. Parmi les grandes réalisations de l'AIMS on peut citer le Système d'Identification Automatique, le GPS différentiel, le Système de Balisage Maritime, les Services de Trafic Maritime et, plus récemment, les aspects terrestres du concept d'e-Navigation mené par l'OMI.

11 L'AIMS mène ses travaux techniques par l'intermédiaire de commissions d'experts, couvrant principalement quatre domaines qui sont, sans ordre particulier : ingénierie et durabilité des aides à la navigation, spécification et gestion des aides à la navigation, services de trafic maritime (STM) et e-Navigation. Les résultats de ces travaux sont largement diffusés par le biais des publications de l'AIMS, manuels et autres documents, y compris les recommandations et guides.

Le Système de Balisage Maritime de l'AIMS

12 Le Système de Balisage Maritime de l'AIMS est reconnu et appliqué universellement. La Convention Internationale sur la Sécurité de la Vie Humaine en Mer de 1974, telle qu'amendée, y fait référence (SOLAS, chapitre V, règle 13). Dans les années 1970 il existait quelque 30 systèmes, disparates, autour du monde et ce système harmonisé fut une contribution majeure à la sécurité de la vie en mer et à la sécurité et l'efficacité de la navigation, ainsi qu'à la protection de l'environnement.

13 De façon similaire, ses nombreuses recommandations et nombreux guides fournissent des règles acceptées internationalement dont les gouvernements nationaux tiennent compte au moment de se soumettre aux obligations légales de la Convention SOLAS en matière d'aides à la navigation.

Services de Trafic Maritime (STM)

14 Certains membres de l'AIMS sont parties prenantes des systèmes STM dans les ports et les voies maritimes du monde. Les fondements juridiques du STM se trouvent dans les Conventions UNCLOS et SOLAS.

15 Dès le début, l'AIMS a joué le rôle de leader dans l'élaboration des recommandations et directives de l'OMI portant sur les STM. En 1968 l'OMI a adopté la Recommandation A.158 « relative aux services consultatifs portuaires ». De nature plutôt générale, cette recommandation a plus tard été remplacée par la Résolution A.578(14) « Directives applicables aux services de trafic maritime », adoptée en 1985. Douze ans plus tard, en 1997, une nouvelle Résolution était adoptée. La Résolution A.857(20) se substitue alors à la Résolution A.578(14) et est toujours en vigueur aujourd'hui.

16 L'annexe 2 à cette Résolution contient des « Directives sur le recrutement, les qualifications et la formation des opérateurs de STM ». L'année suivante, en 1998, la recommandation très attendue de l'AIMS sur les normes de formation et de certification des personnels de STM (V-103) était publiée, suivie par une série de modèles de cours, internationalement reconnus, pour la formation et les qualifications des différentes catégories de personnel de STM. Tous ces documents peuvent être téléchargés gratuitement depuis le site Internet de l'AIMS.

e-Navigation

17 Au cours des dix dernières années l'AIMS a joué un rôle majeur dans les travaux sur les aspects terrestres de l'e-Navigation, par le biais d'une Commission dédiée, de séminaires et d'ateliers destinés à rendre plus compréhensibles les avantages et les limites de l'e-Navigation. Ceci a demandé une collaboration étroite avec d'autres OIG telles que l'UIT et l'OHI.

18 Plus récemment, elle a fourni d'importantes contributions techniques à la définition de la stratégie pour le plan de mise en œuvre de l'e-Navigation (SIP), adopté par le Comité de sécurité maritime en novembre 2014, et aux propositions associées des résultats attendus. L'accent sera mis sur des solutions prioritaires de mise en œuvre de l'e-Navigation et les travaux seront conduits par le Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité NCSR). L'AIMS s'attachera à contribuer à l'avancement de ces importants travaux.

Académie mondiale de l'AIMS

19 Il devient de plus en plus important, dans le contexte du développement maritime, que les pays les moins développés prennent conscience de leurs obligations au regard des lois internationales en matière de fourniture d'aides à la navigation maritime et, si nécessaire, de STM. Il convient aussi de les aider pour la formation et le renforcement des capacités, y compris le recrutement et la formation d'un personnel cadre compétent dans ces disciplines. La décision a donc été prise de fonder l'Académie mondiale de l'AIMS (WWA), laquelle a été créée le 1^{er} janvier 2012 en tant que partie intégrante de l'organisation mère mais bénéficiant d'un financement indépendant.

20 Le travail de renforcement des capacités de l'Académie est mené conjointement par l'AIMS, l'OMI et l'OHI dans l'esprit de projets des Nations Unies tels que le « Programme de développement durable à l'horizon 2030 » et « Unis dans l'action » qui tendent à renforcer la collaboration entre différentes agences des Nations Unies et d'autres organisations.

21 On prévoit que la demande de services vis à vis de l'Académie va continuer de croître avec l'introduction, à compter de l'année prochaine, du Programme d'audit des Etats membres de l'OMI (IMSAS). L'IMSAS vise à encourager une mise en œuvre harmonisée des instruments obligatoires de l'OMI. Les Etats membres auront donc besoin de se préparer aux audits obligatoires des mesures que leur impose la Convention SOLAS en tant qu'Etat côtier au regard de la fourniture d'aides à la navigation maritime et de services connexes.

LE STATUT D'OIG EN TANT QUE VOIE A SUIVRE

Un cadre juridique solide

22 La nouvelle Convention IALA telle qu'envisagée fera de l'AIMS une entité juridique appropriée, appuyée par un cadre juridique international solide, pour que tout au long du 21^{ème} siècle elle continue de faire face à ses responsabilités. Cela donnera aux Gouvernements membres de l'AIMS, aux organisations internationales et intergouvernementales et aux partenaires maritimes l'assurance de pouvoir se fier de façon non équivoque à l'expertise de l'AIMS et se référer à ses publications et autres documents, y compris les normes, recommandations et guides, comme à des documents faisant autorité. Le but commun d'harmonisation mondiale et d'amélioration des aides à la navigation maritime en sera d'autant mieux servi.

Partenariat avec d'autres OIG

23 Les buts de l'AIMS continueront d'être de nature consultative et technique, et complémentaires à ceux de ses organisations paires, y compris l'OMI, l'UIT, l'OMM et l'OHI. En travaillant ensemble en tant qu'organisations partenaires – chacune dotée d'un mandat, d'un rôle et de responsabilités transparents, mutuellement soutenus et acceptés – elles seront plus efficaces, bénéficiant d'une meilleure coordination et d'une plus grande intégration de leurs normes. Les manques ou les doublons 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.

Reconnaissance officielle des normes de l'AIMS

24 La vision stratégique de l'AIMS pour les 10 prochaines années spécifie deux buts principaux :

- Faire en sorte que les systèmes d'aides à la navigation et les services connexes, y compris l'e-Navigation, les STM et les technologies émergentes, soient harmonisés au travers de la coopération internationale et de l'établissement de normes.
- Faire en sorte que tous les Etats côtiers contribuent à un réseau mondial efficace d'aides à la navigation et de services pour la sécurité de la navigation, par le biais du renforcement des capacités et le partage de l'expertise.

25 Une reconnaissance officielle des normes AISM au niveau gouvernemental fournira un élément nécessaire de prédictibilité et une certitude pour toutes les parties prenantes, y compris l'industrie maritime, car tous sauront ce qu'ils sont en droit d'attendre et ce que l'on attend d'eux. Ceci est particulièrement important dans un monde qui évolue rapidement et est de plus en plus complexe. La mondialisation, la rapidité des progrès technologiques et les pressions environnementales posent des défis sans précédent qui appellent des solutions claires et solides. Une meilleure harmonisation devient aussi plus urgente en raison de la confiance accrue accordée aux technologies avancées et mondialisées, ce qui inclut l'utilisation de satellites pour les communications.

26 Toujours dans ce domaine, l'intérêt croissant pour une bonne gestion des océans réclame aussi une approche mieux coordonnée et plus structurée de la formulation et de l'offre de normes. L'usage des mers et océans du monde devient intensif et multi-face, avec un risque inhérent de conflits d'utilisations dans les eaux resserrées, menaçant la sécurité des navires et les mouvements de trafic et accroissant la préoccupation des Etats côtiers vis-à-vis de la pollution marine. La Convention UNCLOS revêt une importance plus grande pour les Etats côtiers soucieux de protéger leurs littoraux, leur environnement maritime et les divers écosystèmes présents dans les eaux placées sous leur juridiction. Depuis les dernières années, il devient évident que de nombreux pays de tradition maritime présents à l'OMI privilégient, lors de négociations, leurs intérêts d'Etats côtiers en tant que facteurs de décision.

27 L'Académie mondiale de l'AIMS est reconnue comme un centre d'excellence pour renforcer les capacités dans des régions plus particulièrement ciblées, de façon à ce que des services harmonisés d'aides à la navigation soient fournis par un personnel tout-à-fait compétent. Avoir un statut équivalent à d'autres partenaires-clés « Unis dans l'action » renforcera ce processus.

Haut niveau des normes AISM

28 En tant qu'OIG, l'AIMS produira des normes de haut niveau, couvrant aussi bien la technologie que le service, en plus de la documentation éditée sous forme de recommandations et de guides.

29 Les normes AISM formeront un cadre global et mondial, sur la base des résultats consolidés de la science, de la technologie et de l'expérience, avec pour objectif d'assurer des mouvements de navires sûrs et efficaces, au bénéfice de la communauté maritime. Elles fourniront aussi une structure utile aux travaux techniques de l'AIMS dont elles amélioreront l'application, accroissant ainsi la qualité et l'harmonisation des aides à la navigation dans le monde.

Statut juridique des normes AISM

30 Les normes AISM n'auront pas caractère d'obligation. Toutefois, une fois la décision prise d'adopter une norme AISM, la conformité sera exigée afin de répondre à cette norme de façon pleine et entière.

31 L'AISM encouragera et aidera les Etats côtiers en charge de la réglementation, de la mise en œuvre, de la gestion, du fonctionnement et/ou de l'entretien des aides à la navigation maritime à se laisser guider par ces normes et à les mettre en œuvre.

CONCLUSION

32 A l'avenir, le statut d'OIG servira au mieux les buts de l'actuelle AISM en tant qu'organisation technique. L'organisation s'engagera pleinement dans ce nouveau statut en définissant des normes de haut niveau qui seront claires, cohérentes et mondialement harmonisées, adoptées par son Assemblée générale pour l'amélioration et l'harmonisation des aides à la navigation maritime et des services connexes, y compris les STM et l'e-Navigation.

33 L'AISM est fermement convaincue que ce changement de statut bénéficiera aussi à l'OMI et à ses Etats membres, ainsi qu'à l'industrie maritime et à la communauté maritime au sens large. La nouvelle Convention IALA prévue donnera à l'organisation un statut juridique international parfaitement adapté assurant transparence et bonne gouvernance, et la mettra en position de travailler en étroite collaboration avec les gouvernements et les autres OIG, y compris l'OMI, et fera de ces travaux ceux d'une organisation technique internationale leader dans son domaine.

Action par l'Assemblée

34 L'Assemblée est invitée à prendre note de cette information.