

Initiative VTS/VTMIS du GTMO 5+5

Révision de l'initiative et lignes de travail à explorer

Introduction à l'initiative VTS/VTMIS

L'amélioration de la sûreté et la sécurité du transport, en particulier du transport maritime constitue un des six domaines de coopération prioritaire du GTMO 5+5, tel qu'ils apparaissent dans le protocole de coopération signé à Tunis en 2007.

L'initiative VTS¹/VTMIS², né de l'intérêt montré par le GTMO 5+5 pour le renforcement la sécurité de la navigation maritime, a été conçu à partir des conclusions approuvées lors de la dernière conférence de ministres du Groupe (Alger, mars 2012). Ses deux principaux objectifs sont :

- Avancer vers une dotation suffisante en services de trafic maritime côtiers (VTS) des côtes de Méditerranée Occidentale pour garantir la sûreté de la navigation maritime.
- Impulser la mise en place d'un service d'information et de gestion du trafic maritime pour la Méditerranée Occidentale (WestMed VTMIS) qui permette une coopération entre les services existants ou futurs en matière de trafic maritime à travers l'harmonisation de procédures et l'échange de données entre les pays de la Méditerranée Occidentale afin d'améliorer la sécurité maritime et la protection du milieu marin.

Révision des étapes antérieures

Lors de la conférence ministérielle du GTMO 5+5 de 2012 en Algérie, il a été décidé de développer une initiative de « création d'un réseau VTS/VTMIS coordonné » à soumettre à l'UpM en vue de sa labellisation. Entre 2012 et 2014, les experts du GTMO 5+5 et le Secrétariat technique ont fait avancer l'initiative.

Le Secrétariat technique du Groupe a contacté les organismes internationaux impliqués dans la sécurité maritime en Méditerranée, à savoir EMSA, REMPEC et IALA, ainsi que les autorités nationales responsables de ces questions dans les pays du GTMO 5+5. Il a également participé à plusieurs réunions sur le sujet :

- 10^e rencontre du groupe de travail maritime de SafeMed III (Lisbonne, septembre 2013) ;

¹ Vessel traffic service(s).

² Vessel traffic management and information service(s).

- 12^e conférence FEMIP sur l'économie bleue en Méditerranée, intitulée *Encourager la coopération marine et maritime* (Athènes, 18 et 19 avril 2013).

D'autre part, suite à un travail interne avec les pays membres, le Secrétariat technique du GTMO 5+5 a publié un rapport de diagnostic sur le VTS/VTMIS visant à améliorer la sécurité maritime en Méditerranée Occidentale en février 2014. Ce rapport comprenait une description des VTS et des conventions internationales qui y sont liées, une description du VTMIS, des services de navigation côtière fonctionnant en Europe, de la coopération euro-méditerranéenne en matière de services de navigation côtière, ainsi qu'un diagnostic des services de navigation côtière et de leurs points faibles. L'agence espagnole pour la sécurité maritime a fourni au CETMO une assistance technique pour la révision de ce rapport de diagnostic.

Contenu du rapport de diagnostic

Concernant le premier objectif de l'initiative, à savoir « Avancer vers une dotation suffisante en services de trafic maritime côtiers (VTS) des côtes de Méditerranée Occidentale pour garantir la sûreté de la navigation maritime », le rapport de diagnostic dit que:

- Les VTS sont des services régulés par l'OMI et en particulier par la convention SOLAS.
- Établis dans des zones géographiques présentant un degré de risque élevé ou une forte densité de trafic maritime, ils peuvent être rendus obligatoires dans les eaux territoriales.
- Pour savoir si un VTS est approprié, il faut généralement une évaluation formelle des risques de navigation, décrite dans le manuel VTS de l'IALA.
- La couverture VTS sur la côte sud de la Méditerranée Occidentale est hétérogène. À certains endroits, des faits objectifs indiquent que les VTS côtiers sont peu nombreux et, à d'autres, des carences ont été détectées en matière d'équipement, de logiciels ou de la formation et la certification des opérateurs.
- Le fonctionnement des VTS côtiers repose généralement sur un système d'identification automatique (AIS). Ainsi, une bonne couverture AIS sur l'ensemble de la côte de la Méditerranée Occidentale est un prérequis pour la mise en place de VTS côtiers.

Pour ce qui est du deuxième objectif, « Impulser la mise en place d'un service d'information et de gestion du trafic maritime pour la Méditerranée Occidentale (WestMed VTMIS) qui permette une coopération entre les services existants ou futurs en matière de trafic maritime à travers l'harmonisation de procédures et l'échange de données entre les pays de la Méditerranée Occidentale afin d'améliorer la sécurité maritime et la protection du milieu marin. », et selon le rapport de diagnostic les principaux points à aborder seront :

- Collecter et partager les informations AIS dans les pays de la Méditerranée Occidentale.
- Enrichir ces informations AIS de données statistiques recueillies dans les ports et de données sur le trafic maritime provenant des VTS portuaires et côtiers et des SRS de la région.
- Coopérer dans les enquêtes d'incidents et d'accidents en mer et informer les autres pays des accidents ou incidents subis par un navire au long de sa route.

Le rapport de diagnostic a été présenté et validé lors de la réunion d'experts du GTMO 5+5, tenue en février dernier. Ils ont également approuvé un ensemble d'actions destinées à continuer de développer l'initiative VTS/VTMIS. Une de ces actions consistait à

organiser une réunion de travail spécifique pour définir clairement les différents aspects de l'initiative. Cette réunion a eu lieu le 5 mai 2014 à Barcelone.

Conception et objectifs de la réunion de travail

Les objectifs généraux de la réunion étaient les suivants :

- Déterminer l'opportunité et la faisabilité de l'initiative, ainsi que l'intérêt et l'engagement des pays du GTMO 5+5 à donner une continuité à cette initiative en partageant les connaissances et les avis des experts internationaux. Connaître l'expérience et les bonnes pratiques d'HELCOM dans la mise en place du système selon la déclaration de Copenhague.
- Identifier les conditions requises et les obstacles potentiels liés à la réalisation des objectifs de cette initiative :
 - Obstacles potentiels à l'échange d'informations AIS par le biais de la connexion au serveur MAREΣ de l'ICG.
 - Qu'est-ce qui empêche la Méditerranée Occidentale de partager des informations liées à la sûreté de la navigation maritime à l'échelle régionale ?
 - Le GTMO 5+5 souhaiterait-il établir un éventuel sous-groupe de travail d'experts sur la sûreté maritime afin de développer la ligne d'action de WestMed VTMIS ?
 - Il faut que les conditions minimums requises en termes de communication entre les pays soient remplies et que la standardisation et la coopération des services et des systèmes fonctionnent, afin d'atteindre un niveau acceptable de sûreté de navigation maritime (niveau de coordination minimum / souhaité pour le VTMIS de Méditerranée Occidentale).
- Établir les prochaines activités à réaliser et les résultats à atteindre pour chacun des deux objectifs pour le programme de travail 2014-2016 du GTMO 5+5. Identifier des formules de financement.
 - Quelles sont les sources potentielles de financement pour les activités proposées ? Est-il adéquat et intéressant pour le GTMO 5+5 de présenter à l'UpM de futurs projets provenant de cette initiative ?
- Définir la place de ce projet par rapport aux autres initiatives menées dans la région.
 - Comment cette initiative pourrait-elle être coordonnée avec les autres projets de sûreté de la navigation maritime mis en place dans la région ? Comment éviter que les initiatives se chevauchent et comment encourager les synergies ?
 - Autres initiatives :
 - Collaboration civile – militaire
 - Projet SafeMed III et participation à SafeSeaNet
 - Étude de faisabilité de la coopération maritime en Méditerranée dans le cadre du projet IMP-Med
 - L'autoroute marine en cours d'étude par l'UpM

Conclusions de la réunion de travail : prochaines étapes

La première et principale conclusion à retenir de la réunion de travail est que la gestion de la sécurité maritime pourrait être améliorée. Il existe en effet diverses initiatives mais la coopération et coordination entre elles restent limitées. Par conséquent, la mise en place de cette initiative du GTMO 5+5 pour améliorer la sécurité maritime en Méditerranée Occidentale est pertinente et devrait permettre de coordonner les efforts.

De plus, et concernant les objectifs spécifiques de l'initiative, deux approches sont nécessaires. La réalisation des objectifs liés aux VTS dépend essentiellement de la mise à

disposition des infrastructures, alors que la réalisation de l'objectif de VTMISS en Méditerranée Occidentale dépend de l'articulation et de la promotion de la coopération en matière de services de sécurité de la navigation maritime, conformément aux procédures harmonisées.

Approche VTS

- Il manque un VTS côtier dans le détroit de Sicile en eaux tunisiennes. Pour développer ce projet VTS, le gouvernement tunisien a besoin de soutien financier. Les possibilités de financement par le biais du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe de l'UE sont à explorer.
- Un VTS côtier serait nécessaire dans le Banc d'Arguin en eaux mauritaniennes. Une analyse des risques devrait être réalisée avant de décider de la nécessité d'un VTS.
- Le Maroc, l'Algérie et la Libye ont développé des projets ou sont en train de le faire, pour répondre aux besoins de VTS côtiers. Par conséquent, ils n'ont pas besoin actuellement de projets d'infrastructure supplémentaires ; ils doivent d'abord achever les projets en cours.

Approche VTMIS

- Concernant le VTMIS, le premier aspect à assurer est celui de la communication et de la coopération à l'échelle nationale ; puis ensuite au niveau régional. Les échanges d'informations entre pays voisins sont encore très limités sauf dans le cas de coopération avec les pays de l'UE.
- Le premier obstacle empêchant le partage des informations AIS entre les pays du Maghreb est la question de la propriété de ces informations. Certaines appartiennent à l'armée, tandis que d'autres relèvent de services civils. Une coordination au niveau national doit être mise en place. Le premier pas pour le partage des informations AIS au niveau régional est de commencer par une coordination interne dans chaque pays.
- Ces dernières années, cette coordination a nettement progressé grâce aux engagements politiques pris pour résoudre cette question.
- Les participants s'accordent sur le fait que la composante VTMIS de l'initiative est importante et que le repérage des navires doit couvrir l'ensemble de la Méditerranée.
- La feuille de route pour le VTMIS de la Méditerranée Occidentale proposée par le représentant de l'Agence espagnole pour la sécurité maritime a été évaluée comme adéquate par les assistants. Elle se base sur (i) la collecte et le partage des informations AIS, (ii) l'ajout de données statistiques à ces informations AIS et (iii) la coopération dans les enquêtes sur les incidents et accidents maritimes et la notification aux autres pays des incidents et accidents survenus.

Coordination avec d'autres projets

- Il existe actuellement de nombreux projets visant à améliorer la sécurité de la navigation maritime en Méditerranée. Mais ces initiatives sont rarement coordonnées et ne se complètent pratiquement jamais. Des synergies entre elles sont à envisager et présentent un grand intérêt pour les pays du Maghreb.
- Les experts nationaux du GTMO 5+5 et les experts internationaux, estiment qu'il faudrait éviter que les projets existants se chevauchent et soient fragmentés, et que les actions à entreprendre pour répondre aux besoins existants dans la région en matière de sûreté maritime doivent être concrètes.
- Le projet SAFEMED et l'engagement d'EMSA dans la coopération méditerranéenne fournissent un cadre excellent pour continuer d'améliorer la sécurité maritime en Méditerranée. À cet égard, le serveur MAREΣ offre des possibilités de connexion flexibles dans les pays retenus.
- La plateforme de coopération Helcom est une référence en matière de bonnes pratiques pour l'initiative du GTMO 5+5 d'amélioration de la sécurité maritime. Il est

spécialement intéressant pour le cas de la Méditerranée parce qu'il a commencé au même niveau d'intégration entre pays que se trouvent les pays du Maghreb, et également parce que la plateforme de coopération Helcom s'est améliorée grâce au résultat positif obtenu. Ce projet a été lancé après un accident ayant entraîné un important déversement de carburant. Les pays méditerranéens ne devraient pas attendre que ce type de désastres environnementaux se produisent.

- Les pays du Maghreb sont plus intéressés à participer au système SafeSeaNet, qui gère actuellement la sûreté maritime dans l'Union européenne, qu'à créer leur propre système. D'autres mesures doivent être adoptées pour identifier l'obstacle qui empêche chaque pays du GTMO 5+5 d'accéder au système SafeSeaNet. De même, un engagement politique est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- Bien que le groupe Défense 5+5 n'ait finalement pas pu envoyer un représentant à la réunion, ils ont fait part de leur intérêt à se rapprocher du projet WestMed VTMIS du GTMO 5+5. Cette collaboration pourrait être envisagée après la prochaine conférence ministérielle de Lisbonne.
- La protection environnementale de la Méditerranée doit également être considérée comme une priorité et une raison de poids pour travailler sur l'initiative VTS/VTMIS. Là encore, un rapprochement avec le projet IMP-Med et les initiatives de l'UpM est envisagé.

Conclusion générale

Les résultats de travail réalisé depuis 2012 sur l'initiative du GTMO 5+5 visant à améliorer la sécurité maritime et les conclusions de la réunion de travail du 5 mai dernier en particulier, montrent que cette initiative doit être maintenue dans le prochain programme de travail du GTMO 5+5, pour la période 2014-2016.

Ce travail doit être divisé en deux approches distinctes:

- D'abord, une coopération pour produire des infrastructures garantissant que les besoins en services VTS seront couverts le long des côtes de la Méditerranée Occidentale. C'est l'*approche infrastructure*.
- Ensuite, encourager et articuler la coopération en matière de services de sécurité maritime, à travers des procédures harmonisées. C'est l'*approche horizontale*.

Cette deuxième approche devra s'appuyer sur la mise en place d'un groupe de travail comme celui créé par le projet Helcom pour travailler sur l'augmentation des échanges d'information AIS et harmoniser les procédures opérationnelles et les solutions techniques. Cette analyse devra inclure la nécessité de coordination afin d'éviter les doubles emplois avec des initiatives similaires qui existent déjà.

Ce groupe de travail –qui serait constitué par les experts nationaux en matière de sécurité de la navigation maritime– devrait, aussi, rester ouvert à la participation des experts du GTMO 5+5, étant donné que, dans certains cas, les administrations compétentes pour les activités du Dialogue 5+5 diffèrent des organisations ou agences relevant du domaine de la sécurité maritime. Cette participation volontaire permettrait donc aux ministères des pays membres du GTMO 5+5 de pouvoir suivre de façon régulière les progrès faits par l'initiative 5+5 concernant les services VTS et VTMIS pour la Méditerranée Occidentale.