

SOLAS - CHAPITRE V

Monsieur,

Depuis plusieurs années, les questions de cartographie contenues dans le Chapitre V de la Convention SOLAS font l'objet de discussions dans le cadre de réunions du Comité de la sécurité maritime (MSC) et du Sous-comité de la navigation (NAV) de l'Organisation maritime internationale (OMI). Ceci a abouti au projet de Chapitre V publié dans le document NAV 45/5. Un certain nombre de documents ont été soumis au MSC et au NAV, à propos de ce Chapitre V qui devra être finalisé lors de la réunion MSC 72 de mai 2000.

La délégation italienne avait soumis une proposition à MSC 69 concernant les définitions contenues dans la Règle 2 de NAV 45/5 (Annexe A). Le BHI a recueilli, sur cette proposition, les points de vue des Etats membres, qui s'y sont opposés à la quasi unanimité. Le BHI a informé le Sous-comité NAV de ces résultats dans le document NAV/45/2. Au cours du mois de juillet 1999, les Etats-Unis ont soumis une note NAV 45/5/9 proposant, principalement, que le texte du Chapitre V, antérieur à NAV 45/5, soit retenu. Le BHI n'a pas disposé du temps nécessaire pour recueillir les points de vue des Etats membres mais étant donné qu'une importante correspondance avait été échangée entre certains Etats membres et les Etats-Unis, le BHI a organisé, à Londres, plusieurs réunions entre ces diverses parties, immédiatement avant et pendant la réunion NAV 45. Les participants à la réunion initiale provenaient du BHI ainsi que des pays suivants : Australie, Danemark, France, Allemagne, Japon, Norvège, Singapour, Royaume-Uni et Etats-Unis. Pendant le déroulement de NAV45, de plus amples discussions ont été tenues avec les délégations du Brésil, de la Bulgarie, du Chili, de la Colombie, de l'Italie, de la Malaisie, de la Fédération de Russie et de l'Espagne, dans le but de tenter de clarifier ces questions.

Ces questions ont été discutées en détail lors de ces réunions informelles, lors des réunions du groupe de travail sur le Chapitre V et des Sessions plénières de NAV 45. Un projet de proposition (Annexe B) a été produit lors de NAV 45 qui, on l'espérait, satisferait toutes les parties. Il n'a malheureusement pas été possible de disposer de ce projet en français ou en espagnol à la réunion, ce qui explique la réticence de certains Etats membres à approuver ces dernières suggestions. La délégation française présente lors de NAV 45 a fait remarquer que le libellé proposé pour la définition de la Règle 2 pourrait donner lieu à un problème d'interprétation, lors de sa traduction en français. Le libellé de cette définition a donc été peaufiné afin de faciliter la traduction en français et en espagnol. (Annexe C).

Les raisons d'être du projet proposé sont les suivantes :

- a) Le BHI ainsi que de nombreux Etats membres s'inquiètent du fait que les deux définitions

contenues dans NAV45/5 puissent être inacceptables pour l'OHI et pour la communauté maritime internationale. Elles permettent que les cartes marines soient produites par tous sans qu'aucun contrôle ne soit exercé par un gouvernement, par son Service hydrographique national ou par une autre institution gouvernementale pertinente. Deux définitions sont données dans la Règle 2, l'une pour les "cartes marines" et l'autre pour les "cartes marines officielles". L'expression "carte marine" n'est plus définie séparément dans les amendements proposés pour le Chapitre V. La raison de son inclusion n'est en effet pas comprise et elle n'est pas jugée souhaitable. La principale préoccupation consistait à éliminer la première définition et à s'assurer que la seule référence aux "cartes marines" dans SOLAS désignait les cartes produites sous l'autorité gouvernementale. Ceci a été effectué et on a examiné l'opportunité de conserver le terme "officielles".

- b) Un certain nombre de Services hydrographiques rencontrent des difficultés auprès de leur gouvernement eu égard à l'utilisation du terme "officielles". Dans certains pays, ce terme a déjà été utilisé pour la reproduction de fac-similés officiels et son utilisation peut avoir été approuvée dans d'autres contextes. Même si la première définition est supprimée de la Règle 2, certains Etats membres peuvent devoir faire face à une situation dans laquelle des tiers produisent, en dehors du contrôle gouvernemental, des cartes "non-officielles" et les appellent "cartes marines". Certains Etats membres pourraient être confrontés à des accusations anti-trust ou monopolistiques s'ils utilisaient cette appellation dans leur pays. Aucun autre équipement ou système n'est qualifié d'"officiel" dans le Chapitre V.

Le libellé du projet actuel (Annexes B et C) permet au contrôle spécifique exercé par les gouvernements sur la cartographie marine d'être conservé dans SOLAS sans qu'il soit nécessaire, ou souhaitable, d'utiliser le terme "officielles". En supposant que le seul point à résoudre soit l'utilisation du terme "officielles" en relation avec la cartographie, le reste des Règles 2, 9, 19 (auparavant Règle 20) et 27 (auparavant Règle 25) a été approuvé par NAV 45 et soumis pour examen à MSC 72.

Cette question a été très sérieusement examinée et on estime à présent que le texte proposé répond aux préoccupations des Etats membres. On espère recevoir des commentaires positifs et pouvoir soumettre une proposition unanime à MSC 72. Au cas où les Etats membres ne parviendraient pas à s'entendre sur le libellé de ce point du Chapitre V, il est possible que, dans un effort de finalisation du Chapitre V, MSC 72 doive adopter le point de vue de la majorité des participants à la réunion, ce qui ne servirait pas obligatoirement les intérêts des Etats membres.

Divers Etats membres ont fait part de certaines préoccupations eu égard au contrôle des données relatives à leurs eaux. Ces données sont utilisées par d'autres Etats membres qui vont parfois jusqu'à les mettre à la disposition de tiers sans leur autorisation. Des suggestions ont été faites en vue d'inclure dans le Chapitre V un texte traitant de la responsabilité et du droit d'auteur, mais l'OMI a signalé qu'elle ne pouvait pas s'occuper des questions d'attribution de responsabilité et de contrôle de droit d'auteur. Le Bureau pense qu'il s'agit là d'une question relevant de l'OHI et que les Etats membres devraient se reporter à la Décision N°12 de la XV^e Conférence hydrographique internationale contenant l'amendement à la Résolution technique A 3.4 de l'OHI. Il est possible que les préoccupations des Etats membres concernant le contrôle de leurs données soient traitées dans cette Résolution technique amendée et qu'il suffise à présent que tous les Etats membres respectent cette Résolution. Si les Etats membres rencontrent des problèmes en ce qui concerne le respect de cette Résolution technique, on pourrait envisager de soulever ce point lors de la Conférence extraordinaire de l'OHI qui aura lieu en mars 2000, soit avant la réunion MSC 72.

Il est donc essentiel que les Etats membres examinent les implications de ce qui précède et fassent parvenir leurs commentaires au BHI avant le 15 janvier 2000.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma haute considération,

Pour le Comité de direction,

Contre-amiral Neil GUY

Directeur

P.J. : - Annexe A
- Annexe B
- Annexe C

Annexe A à la LC 49/1999

Document: NAV 45/5

Règle 2

Définitions et clarifications

3) Une *carte marine* est une carte spécialement établie ou une base de données numériques spécialement compilée, à partir de laquelle une telle carte peut être établie, conçue pour répondre aux besoins de la navigation maritime.

4) Une *carte marine officielle* ou *autre publication nautique officielle* est une carte ou une autre publication nautique publiée par un gouvernement, un service hydrographique autorisé ou une autre institution gouvernementale compétente, ou sous son autorité, conçue pour répondre aux besoins de la navigation maritime.

Commentaires du BHI:

Les deux définitions se terminent par l'expression "conçue pour répondre aux besoins de la navigation maritime". En clair, il n'y a aucune garantie que le produit du paragraphe 3 réponde aux prescriptions. S'il y répond quel est l'objet du produit spécifié au paragraphe 4?

Règle 20

Prescriptions relatives à l'emport et normes de fonctionnement des systèmes et du matériel de navigation de bord

5) Le matériel doit être conforme aux normes de fonctionnement pertinentes adoptées par l'Organisation*. L'Administration peut décider de dispenser le matériel installé avant l'adoption des normes de fonctionnement pertinentes de satisfaire pleinement à ces normes, compte dûment tenu des critères recommandés que l'Organisation pourrait adopter en rapport avec lesdites normes.

*Se reporter aux recommandations suivantes que l'Organisation a adoptées par les résolutions indiquées, parmi lesquelles la Recommandation sur les normes de fonctionnement des systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) (Résolution A.817(19), telle que modifiée).

Commentaires du BHI:

Cette règle est intitulée "Prescriptions relatives à l'emport et normes de fonctionnement des systèmes et du matériel de navigation de bord". A l'heure actuelle, la prescription concernant la conformité avec les normes de fonctionnement des ECDIS se trouve dans la règle 25. Toutefois, il est fait référence à ces normes

dans la note en bas de page de la règle 20. Le groupe de rédaction est d'avis qu'il serait préférable de conserver la référence aux ECDIS dans la règle 20, avec l'ensemble du matériel spécifié, à condition que la prescription relative à la conformité avec les normes de fonctionnement des ECDIS s'applique à la fois au matériel et aux "systèmes".

Règle 25

Cartes marines et publications nautiques

- 1) Tous les navires doivent être pourvus des cartes, instructions nautiques, livres des phares, avis aux navigateurs, annuaires des marées et autres publications nautiques officielles appropriées et tenues à jour qui peuvent être nécessaires au cours du voyage prévu.
- 2) Lorsqu'une base de données spécialement compilée, affichée par un système de visualisation des cartes électroniques, permet de satisfaire à la prescription relative à la présence de cartes à bord, le système et ses moyens de secours doivent satisfaire à des normes qui ne soient pas inférieures à celles adoptées par l'Organisation*.

* Resolution A.817(19), Normes de fonctionnement des systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS).

Commentaires du BHI

Les Etats membres se sont inquiétés du fait que les systèmes devaient "satisfaire à des normes qui ne soient pas inférieures à celles adoptées". Cette partie de phrase est apparue comme ambiguë et susceptible d'être interprétée de manière inacceptable. La proposition des USA visant à faire du paragraphe 2 une note de bas de page aurait éliminé toute obligation de conformité avec les normes de fonctionnement des ECDIS.

Document: projet de rapport de NAV 45 à MSC 72

Règle 2

Définitions et clarifications

2. Par *carte marine [officielle]* ou par *publication nautique [officielle]* l'on entend une carte ou une publication spécialement établie ou encore une base de données spécialement compilée à partir de laquelle une telle carte ou une telle publication peut être produite, publiée par un gouvernement, un Service hydrographique autorisé ou une autre institution gouvernementale compétente, ou sous son autorité, et conçue pour répondre aux besoins de la navigation maritime.

Commentaires du BHI

En éliminant la précédente définition de l'expression "carte marine" nous nous sommes assurés que la seule définition d'une "carte marine" contenue dans la Convention SOLAS, qui couvre tous les navires quel qu'en soit le tonnage, concerne les cartes produites par un gouvernement ou sous son autorité. Le terme "officielle" n'est donc pas nécessaire et, s'il est maintenu, pourrait autoriser un organisme non gouvernemental à produire des cartes non officielles qu'ils pourraient appeler "cartes marines". Le terme "officielle" est à présent le seul qui reste entre crochets.

Règle 9

Services hydrographiques

1. Les Gouvernements contractants s'engagent à prendre des dispositions en vue de rassembler et de compiler des données hydrographiques et de publier, diffuser et tenir à jour tous les renseignements nautiques nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation.
2. Les Gouvernements contractants s'engagent notamment à coopérer pour assurer, dans la mesure du possible, les services de navigation et d'hydrographie ci-après de la manière la plus appropriée pour faciliter la navigation :
 - .1 veiller à ce que les levés hydrographiques soient exécutés de manière à satisfaire, dans la mesure du possible, aux exigences de la sécurité de la navigation;
 - .2 élaborer et diffuser des cartes marines [officielles], des instructions nautiques, des livres des phares, des annuaires des marées et d'autres publications nautiques [officielles], s'il y a lieu, répondant aux besoins de la sécurité de la navigation;
 - .3 diffuser des avis aux navigateurs pour mettre à jour, autant que possible, les cartes marines et publications nautiques [officielles].
 - .4 fournir des moyens de gestion des données pour appuyer ces services.
3. Les Gouvernements contractants s'engagent à veiller à ce que les cartes marines et les publications nautiques soient aussi uniformes que possible et à tenir compte, dans la mesure du possible, des résolutions et recommandations internationales pertinentes**.
4. Les Gouvernements contractants s'engagent à coordonner leurs activités autant que faire se peut afin de veiller à ce que les renseignements hydrographiques et nautiques soient disponibles à l'échelle mondiale d'une manière aussi rapide, fiable et claire que possible.

**** Se reporter aux résolutions et recommandations de l'Organisation hydrographique internationale.**

Règle 18
(Ancienne règle 19)

Approbation et visites relatives aux systèmes et matériel de navigation

1. Les systèmes et le matériel de navigation requis pour satisfaire aux prescriptions du présent chapitre doivent être d'un type approuvé par l'Administration.
2. Les systèmes et le matériel de navigation (y compris, le cas échéant, les dispositifs de secours associés) requis pour assurer les fonctions prescrites en vertu du présent chapitre, qui sont installés à bord d'un navire le [1er juillet 2002] ou après cette date, doivent être conformes à des normes de fonctionnement appropriées qui ne soient pas inférieures à celles adoptées par l'Organisation.¹
3. L'Administration peut dispenser les systèmes et le matériel de navigation installés avant l'adoption des normes de fonctionnement pertinentes (sauf en ce qui concerne les systèmes de visualisation des cartes électroniques (ECDIS) installés pour répondre à l'alinéa 19.1.2.4) de l'obligation de satisfaire pleinement à ces normes, compte dûment tenu des critères recommandés que l'Organisation pourrait adopter en rapport avec lesdites normes.

Commentaires du BHI:

La référence aux ECDIS a été spécifiquement introduite dans le texte afin de s'assurer que les systèmes de cartographie obsolète ne soient pas autorisés par un gouvernement dans le cadre de cette règle.

Règle 19
(Ancienne règle 20)

Prescriptions relatives à l'emport et normes de fonctionnement des systèmes et du matériel de navigation de bord

Systèmes et matériel de navigation de bord

- 1.2 Tout navire doit être pourvu :
- .1 d'un compas magnétique convenablement compensé ou d'autres moyens indépendants de toute source d'énergie, qui permettent de déterminer le cap du navire et de l'afficher au poste principal de commande de l'appareil à gouverner;
 - .2 d'un taximètre, d'un dispositif de relèvement au compas ou d'autres moyens indépendants de toute source d'énergie, qui permettent de prendre des relèvements sur un arc de l'horizon de 360°;
 - .3 de moyens permettant de faire, à tout moment, des corrections pour obtenir le cap et le relèvement vrais;
 - .4 de cartes marines [officielles] sur papier ou d'un système de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) ainsi que des publications nautiques [officielles] permettant de planifier et d'afficher la route à suivre pour le voyage prévu, d'indiquer la position sur la carte et de la surveiller tout au long du voyage;

¹ Se reporter aux recommandations suivantes adoptées par l'Organisation :

.....

Recommandation sur les normes de performance des Systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) (Résolution A.817 (19) telle que modifiée);

etc.

Commentaires du BHI:

Les Etats membres ont jugé nécessaire d'insister sur la présence à bord de cartes papier à moins que le bâtiment ne dispose d'un ECDIS conforme aux normes de fonctionnement des ECDIS et reposant sur une ENC. Si des RNC ou d'autres types de cartes sont utilisés, le système n'est pas un ECDIS et des cartes papier appropriées et tenues à jour sont également nécessaires. (Voir aussi Règle 25).

- .5 de dispositifs permettant d'assurer les fonctions prescrites à l'alinéa .4 par un autre moyen, si cette fonction est assurée en partie ou entièrement par des moyens électroniques;
- .6 d'un récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite ou d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre ou d'autres moyens permettant à tout moment, tout au long du voyage prévu, de déterminer et de corriger sa position par des moyens automatiques;
- .7 pour les navires d'une jauge brute inférieure à 150 et, si cela est possible, d'un réflecteur radar², ou d'autres moyens permettant de s'assurer qu'ils peuvent être détectés par les navires naviguant au radar, soit à 9 GHz soit à 3 GHz;
- .8 lorsque sa passerelle est totalement fermée, d'un dispositif de réception des signaux sonores ou d'autres moyens permettant à l'officier chargé du quart à la passerelle d'entendre les signaux sonores et d'en déterminer la direction, à moins que l'Administration n'en décide autrement;
- .9 d'un sondeur à écho ou d'autres dispositifs électroniques permettant de mesurer et d'afficher la profondeur d'eau disponible; et
- .10 d'un téléphone ou d'autres moyens permettant de communiquer des renseignements sur le cap au poste de commande de secours de l'appareil à gouverner, s'il existe.

Règle 27 (Ancienne règle 25)

Cartes marines et publications nautiques [officielles]

Les cartes marines [officielles] et les publications nautiques [officielles] telles que les instructions nautiques, les livres des feux, les avis aux navigateurs, les annuaires des marées et les autres publications nautiques [officielles] qui peuvent être nécessaires au cours du voyage prévu doivent être appropriées et tenues à jour.

Commentaires du BHI

Ce paragraphe aurait pu être inclus dans la règle 20.1.2.4 mais les Etats membres ont été d'avis qu'une règle distincte devait lister les publications et insister sur le fait qu'elles devaient être appropriées et tenues à jour.

² Se reporter à la résolution A.384(10) - Spécifications des réflecteurs radar.

**Texte révisé de la définition en vue de faciliter sa traduction
en français et en espagnol**

Règle 2

Définitions et clarifications

- 3) Par "Carte marine [Officielle]" ou par "Publication nautique [officielle]" l'on entend une carte ou une publication spécialement établie ou encore une base de données spécialement compilée à partir de laquelle une telle carte ou une telle publication peut être produite, publiée par un gouvernement, un Service hydrographique autorisé ou une autre institution gouvernementale compétente ou sous son autorité, et conçue pour répondre aux besoins de la navigation maritime.

Commentaires du BHI

On a fait observer que le libellé de la définition en anglais pourrait donner lieu à un problème d'interprétation, lors de sa traduction en français. La définition a donc été restructurée en tenant compte de cette remarque tout en conservant son contenu original, comme convenu lors de NAV 45. Il reste encore à décider de l'inclusion ou de la suppression du terme "officielle".