

Dossier du BHI N° S3/8152

LETTRE CIRCULAIRE 34/2004
9 juin 2004

REPONSES A LA LC 21/2004

**UTILISATION DES ECDIS EN MODE SYSTEME DE VISUALISATION
DES CARTES MATRICIELLES (RCDS)**

(Soumissions de l'Australie et de la Norvège à la session MSC/78 de l'OMI)

Référence : LC 21/2004

Monsieur le Directeur,

Sous couvert de la référence susmentionnée, le BHI a communiqué deux soumissions, de l'Australie et de la Norvège, au Comité de la sécurité maritime (MSC) de l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant l'utilisation des ECDIS en mode RCDS. Après la diffusion de cette LC, un 3^e document a été soumis au MSC par la France (copie du document jointe en Annexe B).

La LC 21/2004 demandait aux EM de répondre à 3 questions. Les réponses qui sont indiquées en Annexe A sont résumées de la manière suivante :

Question 1 - Approuvez-vous la soumission de l'Australie à MSC 78 «*Proposition visant à autoriser les navires à utiliser les ECDIS en mode système de visualisation des cartes matricielles (RCDS), sans qu'ils soient tenus d'emporter des cartes papier*» ?

Sur 33 réponses, 5 ont voté OUI et 28 NON.

Question 2 - Approuvez-vous la proposition norvégienne à MSC 78 qui recommande «*d'envisager un calendrier raisonnable pour adopter progressivement des prescriptions obligatoires imposant aux navires l'emport d'équipement ECDIS et l'utilisation d'ENC s'il en existe ?*».

Sur 33 réponses, 29 ont voté OUI et 4 ont voté NON.

Question 3 - Approuvez-vous la proposition norvégienne recommandant «*une clarification de la définition de l'expression "portefeuille approprié de cartes mises à jour" en ce qui concerne les cartes papier à emporter pour les zones non couvertes par des ENC et les cartes papier à emporter en réserve en cas de défaillance de l'ECDIS (à moins qu'un dispositif de secours électronique pour ECDIS ne soit installé).*»

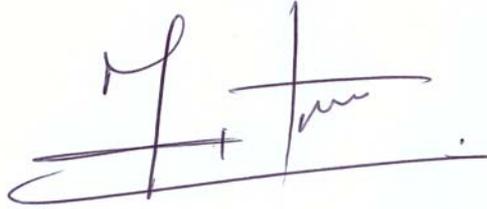
Sur 33 réponses 27 ont voté OUI et 6 NON.

Cette question a été discutée dans la matinée du 19 mai. Le MSC a décidé que les trois documents seraient renvoyés à la 50^e réunion du NAV qui aura lieu à l'OMI du 5 au 9 juillet 2004, avec comme thème «*l'Evaluation de l'utilisation des ECDIS et le développement des ENC*».

Les Etats membres sont encouragés à s'assurer que leurs représentants nationaux auprès du sous-comité NAV de l'OMI sont pleinement informés de cette question.

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

Pour le Comité de direction

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'A. Maratos', written over a light blue rectangular background.

Vice-amiral Alexandros MARATOS
Président

Annexe A : Réponses à la LC 21 /2004 du 22 mars 2004

Annexe B : Proposition de la France au MSC

REPONSES A LA LC du BHI 21/2004
UTILISATION DES ECDIS EN MODE RCDS (SYSTEME DE
VISUALISATION DES CARTES MATRICIELLES)

Etat membre	Question 1 ¹	Question 2 a) ²	Question 2b) ³	COMMENTAIRES
AFRIQUE DU SUD	NON	OUI	OUI	
ALGERIE	NON	OUI	OUI	Voir Annexe A
ARGENTINE	NON	OUI	OUI	
AUSTRALIE	OUI	NON	NON	Voir Annexe A
BAHREIN	NON	OUI	OUI	
CANADA	OUI	OUI	OUI	Voir Annexe A
CHILI	NON	OUI	OUI	Voir Annexe A
CHINE	NON	OUI	OUI	
COLOMBIE	NON	OUI	OUI	Voir Annexe A
COREE (Rép. de)	NON	OUI	OUI	Voir Annexe A
CROATIE	NON	OUI	NON	Voir Annexe A
DANEMARK	NON	OUI	OUI	Voir Annexe A
EQUATEUR	NON	OUI	OUI	Voir Annexe A
ESPAGNE	NON	OUI	OUI	Voir Annexe A
ESTONIE	NON	OUI	OUI	
FINLANDE	NON	OUI	OUI	Voir Annexe A
FRANCE	NON	OUI	OUI	Voir Annexe A
GRECE	NON	OUI	OUI	
INDE	NON	OUI	OUI	Voir Annexe A
ITALIE	NON	OUI	OUI	
JAPON	NON	NON	NON	
MEXIQUE	NON	OUI	OUI	Voir Annexe A
NORVEGE	NON	OUI	OUI	
PAYS-BAS	OUI	NON	NON	Voir Annexe A
PORTUGAL	NON	OUI	OUI	
ROYAUME UNI	OUI	OUI	OUI	Voir Annexe A
RUSSIE	NON	OUI	OUI	
SINGAPOUR	OUI	OUI	NON	
SLOVENIE	NON	OUI	OUI	
SUEDE	NON	OUI	OUI	
THAILANDE	NON	OUI	OUI	
TUNISIE	NON	OUI	OUI	Voir Annexe A
TURQUIE	NON	NON	NON	
TOTAL : EM = 33	OUI = 5 NON = 28	OUI = 29 NON = 4	OUI = 27 NON = 6	

¹ Approuvez-vous la soumission de l'Australie à MSC 78 "Proposition visant à autoriser les navires à utiliser les ECDIS en mode système de visualisation des cartes matricielles (RCDS), sans qu'ils soient tenus d'emporter des cartes papier" (MSC 78/24/3), telle que contenue dans le Doc. [WEND8-10.1A rev.1](#)?

² Approuvez-vous la proposition norvégienne à MSC 78 "Commentaires sur MSC 78/4/3 par l'Australie en ce qui concerne les ECDIS", telle que contenue dans l'Annexe A à celle LC qui recommande :

(a) D'envisager un calendrier raisonnable pour adopter progressivement des prescriptions obligatoires imposant aux navires l'emport d'équipement ECDIS et l'utilisation d'ENC s'il en existe.

³

(b) Une clarification de la définition de l'expression « portefeuille appropriée de cartes mises à jour » en ce qui concerne les cartes papier à emporter pour les zones non couvertes par des ENC et les cartes papier à emporter en réserve en cas de défaillance de l'ECDIS (à moins qu'un dispositif de secours électronique pour ECDIS ne soit installé).

COMMENTAIRES DES ETATS MEMBRES

ALGERIE

Question 1:

L'emport de cartes papier est un élément fondamental pour la sécurité de la navigation ainsi qu'un des secours fiables qui ne doit pas, dans les conditions actuelles, être abandonné.

Question 2 (a) :

A condition que le délai au-delà duquel les prescriptions deviennent obligatoires soit d'au moins 10 ans.

AUSTRALIE

Question 1:

Cette proposition constitue une manière sûre et efficace de promouvoir la mise à jour de l'ECDIS, au moins jusqu'à ce que la couverture mondiale en ENC soit assurée. Les cartes matricielles offrent de nombreux avantages en matière de sécurité et d'efficacité par comparaison avec leur équivalent papier. Les progrès technologiques ont permis de combler le fossé entre les RNC et les ENC.

Question 2(a) :

A court terme, le fait de rendre obligatoire l'emport d'ECDIS ne fera qu'aggraver le problème. D'où viendront les ENC ? La nécessité de transporter des cartes papier et des ECDIS ne constituera pas une condition nécessaire à l'industrie du transport maritime.

Question 2(b) :

Là encore, la mise en œuvre s'avère complexe et la supervision et la tenue à jour difficiles (à mesure que davantage d'ENC sont disponibles).

CANADA

Question 1:

Les produits matriciels et papier du Canada sont fondamentalement identiques en terme de contenu et de présentation. L'utilisation de tous les produits de navigation du Canada doit être appuyée par les derniers documents appropriés (comme par exemple les Avis aux Navigateurs).

Le SHC pense que l'OHI devrait soutenir l'élément du Programme de travail qui est contenu et proposé dans l'Annexe à la Lettre WEND No. 1/2004. Le SHC pense que la suppression de l'exigence relative aux cartes papier complèterait et promouvoirait l'utilisation des ENC.

Le SHC souhaite faire les commentaires suivants et clarifier certains points :

- i) Au Canada, Transport Canada établit les exigences de transport pour les bâtiments. Le rôle du SHC est de mettre à disposition les informations les plus à jour et les plus précises que possible.
- ii) Au Canada, on ne doit recourir à l'utilisation des ECDIS en mode RCDS qu'en l'absence de couverture ENC. En tant qu'outil de navigation, les ENC sont considérés comme supérieurs aux cartes de navigation matricielles (RNC) et la position du SHC ne suggère en aucune façon, qu'il existe une « équivalence » entre les deux produits.
- iii) L'utilisation d'une RNC requiert la même prudence que l'utilisation des cartes papier, notamment dans les eaux d'étendue limitée, lorsque la visibilité est réduite, lorsque l'échelle de la carte est petite ou lorsque la précision de la position de la carte est faible.
- iv) Le mode RCDS devrait être complété par l'utilisation du radar (image superposée de préférence).
- v) Il devrait exister une certaine forme de certification pour a) les ECDIS et les ECDIS utilisés en mode RCDS afin de s'assurer que les navigateurs soient pleinement formés et b) pour que les ECDIS-RCDS aient à l'appui un service qui assure que le portefeuille de cartes numériques du bâtiment soit tenu à jour.

- vi) Les autorités portuaires, les gardes côtes et tous les autres organismes responsables des inspections de bâtiments devraient être formés afin de savoir quels éléments doivent être examinés aux fins de conformité avec la certification susmentionnée.
- vii) Le niveau de service concernant la distribution et les mises à jour devrait être défini.

Question 2 a):

Nous pensons que les prescriptions obligatoires constituent une bonne solution à long terme et que leur mise en œuvre prendra un certain temps. Pour cette raison, nous approuvons la proposition australienne, avec certaines spécificités canadiennes, visant à encourager l'utilisation des ECDIS à court ou moyen terme. Par ailleurs, le niveau de service (incluant les zones qui seront couvertes et la distribution des mises à jour aux fins de synchronisation avec les cartes papier) qui va de pair avec la fourniture des ENC devrait également être défini avant la période de mise en œuvre progressive.

Question 2 b):

Indépendamment de l'acceptation ou du rejet de la proposition australienne, l'intention de la proposition se rapportant à cette définition devrait être revue.

En outre, (et en rapport avec la question 2(a)), l'OHI devrait produire une série de directives définissant comment les mises à jour des lignes de produits (par exemple les cartes papier, les RNC et les ENC) sont coordonnées afin d'assurer que ces informations soient transmises en temps voulu aux navigateurs. Les normes relatives à ce « niveau de service » contribueraient à mieux gérer les attentes et à réduire la confusion et la frustration exprimées par les navigateurs, dans la situation actuelle.

Le point de vue du Canada est que le rôle du SH consiste à mettre à disposition des informations en vue d'assurer la promotion de la sécurité de la navigation.

Les exigences relatives aux dispositifs de secours (ou de « reprise/continuation d'une navigation sûre ») doivent être définies par l'OMI.

CHILI

Question 1:

La production des ENC peut être fortement affectée par une équivalence virtuelle entre les produits matriciels et les produits S-57.

Question 2 (a):

La proposition et les commentaires de la Norvège donnent les aspects techniques nécessaires des implications de la proposition de l'AMSA et du calendrier raisonnable imposant aux navires l'emport d'équipement ECDIS et l'utilisation d'ENC officielles.

Question 2(b):

Le Chili reconnaît que cette question nécessite des clarifications.

COLOMBIE

Question 1:

Il n'y a que le système ECDIS et les cartes papier avec le mode RCDS qui puissent garantir la sécurité de la navigation.

Question 2(a):

La production et l'utilisation des ENC pour les ECDIS doivent être accrues. Ceci est plus onéreux mais offre plus d'avantages pour la sécurité de la navigation.

Question 2(b):

Chaque pays a l'obligation de mettre à la disposition des navigateurs au moins des cartes marines à jour, de sorte que le catalogue des cartes montre au moins les cartes disponibles.

COREE (République de)

Question 1:

Nous n'approuvons pas cette proposition visant à faire une bonne utilisation des ENC. Etant donné que les ENC diffèrent des cartes matricielles dans leurs aspects fonctionnels, nous ne pouvons pas les reconnaître en tant qu'équivalent aux ENC, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation.

Question 2(a):

Les prescriptions obligatoires imposant aux navires l'emport d'ECDIS seront essentielles pour une navigation sûre. Ainsi, l'établissement d'un calendrier raisonnable sera nécessaire pour l'utilisation ultérieure des ECDIS et des ENC.

CROATIEQuestion 1:

Nous approuvons les commentaires défavorables à cette proposition jusque là présentés par les Etats membres (15e CHRIS, 8e WEND), notamment celui qui explique que l'adoption de cette proposition pourrait conduire à l'abandon de la production des ENC, lesquelles restent supérieures aux RNC en terme de sécurité.

Par ailleurs, de nombreux EM ainsi que l'OHI ont beaucoup travaillé et investi dans le projet ENC.

Question 2(a):

C'est avec hésitation que nous soutenons cette proposition, en raison de la large interprétation de l'expression « un calendrier raisonnable pour... »

Question 2(b):

Nous soutenons les points de vue concernant la définition actuelle qui crée une obligation suffisante et qui est en même temps suffisamment générale, en ce sens qu'elle laisse les administrations nationales libres en ce qui concerne les prescriptions liées à l'emport d'un « portefeuille approprié de cartes papier à jour .»

Autre commentaire :

Chaque Etat membre a le droit indiscutable de soumettre des propositions visant à inclure certains points dans le programme de travail de l'OMI, conformément aux règles de procédure, comme dans le cas de soumissions faites par l'Australie et la Norvège à la session MSC/78 de l'OMI. En dehors de la justification qui est apportée à la proposition, nous pensons que ces actes isolés peuvent nuire à la réputation de l'OHI, d'autant plus que ce point a été minutieusement examiné lors de plusieurs réunions de l'OHI et que les principales conclusions ont été de ne pas soumettre ces questions à l'OMI, pour le moment. L'OHI conserve son sérieux et forge sa réputation par le règlement de désaccords avec l'Organisation, et lors d'une approche commune envers l'OMI et d'autres organismes, il conviendrait que les personnes qui proposent et qui font la soumission soient l'OHI et ses représentants. Dans ce cas, on n'a pas tenu compte de ceci, et il conviendra de procéder autrement dans le futur.

DANEMARKQuestion 1:

Le sous-comité NAV de l'OMI a examiné cette question dans le passé et un compromis a été atteint après de longues discussions sur la question que la proposition australienne vise à modifier. A ce jour, il n'est pas possible d'utiliser les ECDIS en mode RCDS sans l'ajout de cartes (en nombre limité).

On est parvenu à cette conclusion après une analyse complète qui a montré que l'utilisation des RCDS et des RNC en relation avec les ECDIS et les ENC comportait certains inconvénients liés à la sécurité. Les RCDS ont une meilleure fonctionnalité que les cartes papier (indication de la position en temps réel, mise à jour automatique, etc.), et une moins bonne fonctionnalité que les ECDIS (impossibilité de déclencher l'alarme automatiquement à proximité d'eaux peu profondes, de dispositifs de séparation du trafic, etc. lorsque l'on navigue en passant d'une carte à l'autre avec différentes échelles, les informations pertinentes ne sont pas immédiatement disponibles, et le « champ de vision », c'est-à-dire la distance à laquelle on peut voir devant soi, est limité à cause de la dimension de l'écran). La dimension limitée de l'écran en mode ECDIS est compensée par la possibilité de déclencher des alarmes. Les différences sont décrites dans la circulaire SN/Circ.207.

Il s'agit d'une question compliquée qui est de nouveau soulevée. Les pays qui disposent de vastes zones dans lesquelles la navigation n'est pas très critique, mais qui souhaitent mettre à disposition une base de données numérique officielle peuvent aujourd'hui le faire en utilisant les ECDIS en mode RCDS, bien que nécessitant des cartes papier de secours. Si ces règles sont rendues moins strictes, la conséquence pourrait en être que les cartes ENC qui couvrent de nouvelles zones ne seront plus produites dans le futur.

Question 2(a):

La production d'ENC est une question complexe et difficile, et par conséquent des années devront s'écouler avant que le monde entier utilise les ENC (ce qui constitue l'argument de l'Australie). Il est donc important d'accélérer ce processus. Ceci peut être possible en commençant à examiner les prescriptions relatives aux ECDIS à bord de certains navires. De cette manière, les pays qui ont déjà produit des ENC pourront voir que celles-ci sont utilisées et bénéficier d'une sécurité accrue. A cet égard, le Danemark en bénéficierait immédiatement. Les pays qui ont produit des ENC sans les mettre à la disposition des navires seront encouragés à la faire dans l'intérêt du commerce maritime.

Question 2(b):

Une clarification de la définition a cependant déjà été fournie par le Danemark comme précisé ci-après.

Déclaration du gouvernement danois

1. Lorsque les cartes marines papier sont utilisées comme seul dispositif de secours, les cartes doivent inclure la route planifiée ; dans les eaux resserrées, la position du navire soit régulièrement être mise à jour afin de permettre un passage sûr aux fonctions ECDIS.
2. La navigation maritime dans des eaux non couvertes par les ENC doit être assurée à l'aide d'un portefeuille à jour approprié de cartes marines papier, c'est-à-dire :
 - .1 pour l'évaluation générale de la route ou le passage; cartes à échelles moyennes comprises entre 1:750 000 et 1:500 000.
 - .2 pour l'évaluation générale de la route ou le passage dans des eaux libres, cartes à échelles moyennes comprises entre 1:100 000 et 1:500 000.
 - .3 pour l'évaluation générale de la route ou le passage dans des eaux encombrées ou dans les accès au port ; cartes dont l'échelle est supérieure à 1:100 000.
- 3.

EQUATEURQuestion 1:

Le Système de visualisation des cartes matricielles n'offre pas toutes les exigences nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation.

Question 2(a):

La production d'ENC doit être encouragée afin d'assurer une couverture mondiale.

Question 2(b):

Il est indispensable de noter que pour que les ECDIS fonctionnent, une source d'énergie externe est requise, ce qui pourrait manquer même si l'on tient compte du fait qu'il existe une source auxiliaire d'électricité ; pour cette raison nous considérons qu'il est raisonnable de disposer d'une série de cartes papier afin d'assurer une couverture en informations à 100%.

ESPAGNEQuestion 1:

Ceci est considéré comme un pas en arrière dans la production nécessaire des ENC en vue d'une couverture mondiale.

Question 2a):

Dans certaines zones, l'utilisation obligatoire des ECDIS/ENC peut être appropriée.

Question 2b):

Toute mesure visant à supprimer des ambiguïtés est valable, à la fois pour le navigateur et pour les administrations maritimes.

FINLANDEQuestion 1:

La Finlande pense que la proposition norvégienne est plus à même d'améliorer la sécurité de la navigation.

Question 2(a):

Ceci est également conforme aux décisions de la Commission d'Helsinki sur la mer Baltique.

FRANCE

Voir document de l'OMI MSC 78/24/18 joint en annexe.

INDEQuestion 1:

L'utilisation des ECDIS en mode RCDS ne vient actuellement pas à l'appui des divers éléments d'alarme de sécurité des ECDIS en même temps que les codages et signes conventionnels standardisés, par conséquent l'emport d'un portefeuille de cartes papier à jour devrait être obligatoire.

Question 2(a):

Pour promouvoir la couverture en ENC et la sécurité de la navigation, les bâtiments équipés d'un système ECDIS doivent utiliser les ENC chaque fois que cela est possible. Cette décision renforcera la pression exercée sur la production d'ENC de différents pays.

Question 2(b):

Un portefeuille de cartes papier à jour devrait être obligatoire.

JAPONQuestion 2 (a):

Nous ne sommes pas opposés à la proposition norvégienne. Nous estimons qu'un examen suffisant est nécessaire.

MEXIQUEQuestion 1:

Nous ne pouvons pas nous passer des cartes papier et il n'existe pas de couverture à 100% en cartes marines rastrées.

Question 2(a):

Parce que ce programme permettra l'utilisation de cartes électroniques qui donnent des informations plus vastes et plus détaillées, entraînant un renforcement de la sécurité de la navigation.

Question 2(b):

On ne comprend pas clairement à quoi se réfère le texte mentionné.

PAYS-BASQuestion 1:

Lors de la réunion WEND-8, le SH néerlandais a proposé de ne pas prévoir ou discuter de cette question lors du MSC de l'OMI ; étant donné qu'il est à présent prévu que cette question figure à l'ordre du jour de l'OMI, les Pays-Bas soutiennent la soumission australienne. Ceci est conforme à la soumission des Pays-Bas pour WEND-8: " soutiennent avec réticence la réouverture de la question ECDIS/RCDS à l'OMI, en dépit de la position commune selon laquelle le mode RECDs améliore de manière significative la »connaissance de la situation « et soutiennent la prise de décision et le fait que l'utilisation additionnelle des cartes papier équivalentes ne contribue pas à cela ".

PORTUGALQuestion 1:

Des propositions comme celle actuellement discutée peuvent sérieusement nuire à l'image des ENC, provoquer une diminution de leur utilisation et ralentir la progression de leur production. Tous les EM devraient soutenir et encourager encore plus la production et l'utilisation des ENC.

Question 2 (a):

L'utilisation des ENC et le calendrier raisonnable pour adopter progressivement les prescriptions obligatoires imposant aux navires l'emport d'équipements ECDIS devraient suivre l'accroissement de la couverture mondiale. On espère qu'à moyen terme, la couverture sera complète ou quasi complète. En notre qualité de Service hydrographique, ceci doit constituer notre objectif final.

Question 2(b):

Des propositions comme celle en cours de discussion et une autre faite par la NOAA des USA à la dernière réunion CHRIS (Doc. CHRIS 15-10.1A) devraient contenir davantage de clarifications détaillées pour certains mots et pour certaines définitions susceptibles d'entraîner une confusion et des malentendus sur ce qui est ou ce qui n'est pas, possible ou légal. Tous les EM devraient éviter ces malentendus.

RUQuestion 1:

Le RU approuve pleinement la proposition australienne.

Depuis la modification des normes de fonctionnement des ECDIS en 1998 visant à inclure le mode de fonctionnement RCDS, nous avons acquis une expérience considérable en ce qui concerne l'utilisation des RNC comme aides principale à la navigation. La circulaire S/N 207 énumère les limitations des RNC en ce qui concerne les ENC; bien que celles-ci demeurent valables, dans la pratique il s'est avéré qu'elles ne constituent pas une entrave à l'utilisation sûre des RNC en tant qu'aide à la navigation principale et qu'elles ne confirment pas la nécessité d'emporter un jeu supplémentaire de cartes papier. Il convient également de noter que les développements intervenus en matière de technologie informatique et d'applications RCDS ont permis de réduire l'impact de ces limitations sur l'utilisateur. Par exemple, la vitesse accrue à laquelle les cartes peuvent à présent être visualisées implique que la vision vers l'avant peut être préservée par un changement rapide entre des cartes à différentes échelles, produisant un effet non différent de celui obtenu en ayant recours au zoom sur une ENC. Les personnes qui utilisent le mode RCDS comme aide principale à la navigation ont indiqué qu'elles en tiraient des avantages considérables en matière de sécurité et d'efficacité par rapport à l'utilisation de la carte papier.

Bien qu'il soit reconnu que l'ECDIS utilisant les ENC constitue pour le navigateur un outil de navigation à la fois complet et puissant, le manque persistant d'une couverture complète en ENC empêche les armateurs d'adopter l'ECDIS. On estime qu'à ce jour encore, seulement 65% des nouveaux bâtiments (environ 700 bâtiments par an) sont équipés d'un ECDIS. On considère que l'adoption de la proposition australienne permettrait d'encourager les armateurs à doter les nouveaux bâtiments de l'ECDIS et à modifier les équipements des bâtiments existants, étant donné que l'on sait que les systèmes seraient, en raison d'une bonne couverture en ENC et en RNC combinées, complètement utilisés et qu'il n'y aurait pas de duplication des coûts pour les cartes papier et électroniques. L'adoption de la proposition pourrait avoir un effet marquant sur les nombres de systèmes ECDIS utilisés à court terme; ceci signifie qu'à mesure que davantage d'ENC seront disponibles il y aura une base potentielle plus large pour leur utilisation.

Le RU ne pense pas que cette proposition ait un effet défavorable sur la production d'ENC; au contraire, au plus tôt les navigateurs seront exposés à la carte électronique, au plus tôt ils reconnaîtront les bénéfices retirés de l'amélioration des capacités des ENC et ceci favorisera les demandes en la matière. Si, comme nous le pensons, ce changement proposé dans les réglementations accélère le processus d'équipement en systèmes ECDIS, ceci sera une étape positive pour les ENC.

Question 2 (a):

Le RU approuve la proposition norvégienne.

Il est clair, en fonction de l'expérience acquise à ce jour, que l'utilisation des ECDIS (utilisant les ENC ou les RNC) constitue un avantage pour la sécurité de la navigation; en effet, pour certaines classes de navires lorsque les méthodes de navigation traditionnelles sont inappropriées comme pour les embarcations à grande vitesse, l'ECDIS devient un outil essentiel pour la navigation. De la même manière, pour les bâtiments qui transportent des cargaisons dangereuses ou qui transitent dans des zones particulièrement sensibles, il existe certains avantages environnementaux potentiels qui tendraient à ce que ceux-ci se dotent de l'ECDIS afin d'améliorer leur « connaissance de la situation ».

C'est pour ces raisons que le RU pense qu'une approche progressive en vue de l'emport obligatoire de l'ECDIS pour des types de bâtiments spécifiques, des cargaisons et des zones géographiques

particulières serait souhaitable. La question de savoir si cette prescription doit être étendue à tous les navires dans toutes les zones doit faire l'objet d'un débat. L'on espère qu'une fois établi au cœur des flottes commerciales mondiales, et dès lors que les avantages de l'ECDIS auront été reconnus, la grande majorité des bâtiments restants en sera équipée en vue de son utilisation ; les autres équipements seront supprimés graduellement à mesure que les bâtiments seront remplacés.

Le RU approuve le point de vue selon lequel, lorsque les ENC existent, elles doivent être utilisées dans l'ECDIS afin de répondre aux exigences en matière de transport. Chaque pays devrait, s'il le souhaite, avoir la liberté de donner aux RNC le même statut qu'aux ENC en ce qui concerne les prescriptions relatives au transport, dans leurs propres eaux.

Le RU pense que les propositions australienne et norvégienne sont complémentaires et que si on leur donne suite ensemble, elles constitueront une base solide pour l'accroissement de l'utilisation de l'ECDIS et apporteront des améliorations substantielles à la sécurité de la navigation, dans l'intérêt des navigateurs et de l'environnement.

Question 2 (b):

Le SH du RU approuve la proposition.

Il ne fait aucun doute que le manque de clarté en ce qui concerne la définition d'un « portefeuille approprié de cartes papier » a constitué un facteur supplémentaire dans l'adoption plus lente que celle prévue de l'ECDIS. Dans le cadre de la réglementation existante les Etats du pavillon ont le droit de décider de la définition du mot « approprié », toutefois seul un faible pourcentage a jusque là documenté leur politique à ce sujet et lorsqu'une telle politique existe, il y a des différences considérables dans les approches adoptées.

Le RU pense que la clarification proposée par l'Australie (c'est-à-dire suppression de l'exigence relative à l'export de cartes papier) est la seule action requise.

Une autre cause de confusion pour les éventuels acheteurs/utilisateurs d'ECDIS est le libellé d'une partie de la Règle 19.2.1.4 qui précise que l'ECDIS *peut* être accepté comme système répondant aux exigences relatives à l'export »; ceci peut être interprété comme signifiant que les pays peuvent prendre une décision en la matière. L'intention de ce libellé est de permettre au navigateur d'avoir le choix entre continuer à utiliser les cartes papier ou l'ECDIS à la place. Il serait utile de clarifier ce point.

SINGAPOUR

Question 1:

Les ENC doivent être utilisées lorsqu'elles existent. Les RNC ne doivent être utilisées qu'en tant que solution provisoires uniquement. Une date limite devrait être fixée pour l'utilisation des RNC.

SLOVENIE

Question 1:

Un "portefeuille approprié de cartes papier mises à jour" devrait toujours être à bord, indépendamment de l'utilisation des ENC ou des RNC. Nous proposons également d'examiner à nouveau la définition de l'expression « portefeuille approprié » (voir également le commentaire en 2 (a)).

Question 2 (a):

Nous soutenons cette recommandation et suggérons que les gouvernements (en référence à la Résolution A.958(23)) encouragent la promotion de l'utilisation des ECDIS avec les ENC et accroissent la production de cellules ENC.

TUNISIE

Question 1:

L'utilisation des ECDIS en mode RCDS ne garantit pas une présentation claire et non ambiguë des informations essentielles utilisant des signes conventionnels standardisés et un système de codage et ne minimise pas ou ne détecte pas des erreurs humaines par un système de surveillance et d'alarme, comme requis dans les paragraphes 3 et 7 du chapitre V/15 de la Convention SOLAS. Ce fait peut

donner lieu à une interprétation erronée des données affichées sur les RNC et peut donc entraver la sécurité maritime, notamment dans les zones particulièrement vulnérables (PSSA). Pour cette raison nous estimons qu'un portefeuille approprié de cartes papier à jour devrait être présent à bord en réserve en cas de défaillance de l'ECDIS lorsque le mode RCDS est utilisé afin de garantir que le navigateur soit conscient des dangers pour la navigation susceptibles de ne pas être correctement affichés sur les RNC.

Question 2(b) :

Nous pensons que la limitation de l'utilisation des cartes papier aux zones dans lesquelles une couverture ENC n'est pas assurée (zones que nous supposons être de moins en moins nombreuses) allègera la charge de la mise à jour manuelle des cartes et permettra de contribuer à l'utilisation des ENC à bord de navires plus rapides.

TURQUIE

Question 1:

Comme indiqué au point 6 de la réf. (b) de l'Annexe A il existe de nombreuses limitations relatives à l'utilisation des ECDIS en mode RCDS et le SH turc n'approuve pas la soumission australienne.

ORGANISATION HYDROGRAPHIQUE INTERNATIONALE



OMI

F

COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME
78ème session
Point 24 de l'ordre du jour

MSC 78/24/18
15 mars 2004
Original: FRANÇAIS

PROGRAMME DE TRAVAIL

Commentaires sur le document MSC 78/24/3 de l'Australie concernant l'ECDIS

Document présenté par la France

RÉSUMÉ

<i>Résumé analytique:</i>	Concernant le document MSC 78/24/3 de l'Australie, la France comprend et soutient l'objectif de promouvoir l'utilisation de l'ECDIS, mais ne peut soutenir la proposition d'autoriser l'utilisation de l'ECDIS en mode RCDS sans emport d'un jeu approprié de cartes papier à jour.
<i>Mesures à prendre:</i>	Paragraphe 7
<i>Documents de références:</i>	Résolution A.817(19); Résolution MSC.86(70); SN/Circ.207; MSC 78/24/3

INTRODUCTION

1 Le présent document est soumis conformément aux dispositions du paragraphe 4.10.5 des Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du MSC et du MEPC et de leurs organes subsidiaires (MSC/Circ.1099/MEPC/Circ.405) et contient des observations au sujet des propositions contenues dans le document MSC 78/24/3.

ANALYSE

2 La proposition présentée par l'Australie dans le document MSC 78/24/3, vise clairement à promouvoir l'utilisation de l'ECDIS. La France soutient cet objectif dans la mesure où l'ECDIS est de nature à améliorer la sécurité de la navigation.

3 La réglementation de l'OMI (Rés. A.817(19)) amendée par la résolution MSC.86(70) prévoit deux situations selon que l'ECDIS utilise une cartographie complète (base de données vecteur baptisée ENC) ou une cartographie simplifiée (base de données raster, c'est-à-dire une simple image des cartes papier : ce mode est baptisé RCDS).

Par souci d'économie le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions et de s'abstenir d'en demander d'autres.

4 Lors de l'adoption de la circulaire SN/Circ.207, il a été établi que les différences entre les deux modes de fonctionnement étaient considérables et qu'il était nécessaire de prévoir, pour l'utilisation du mode RCDS, l'obligation de disposer d'un jeu de cartes papier tenues à jour.

5 Les différences entre les deux modes telles qu'identifiées dans la circulaire SN/Circ.207 restent pertinentes, et donc la nécessité d'emport de cartes papier au moins dans le cas d'une utilisation en mode RCDS.

6 La définition du "jeu approprié de cartes papier tenues à jour" devrait être précisée pour l'utilisation des ECDIS, en mode RCDS ainsi que pour les ECDIS en mode monoposte.

CONCLUSION

7 Le Comité est invité à tenir compte des considérations développées ci-dessus lors des discussions sur la proposition australienne MSC 78/24/3.
