



Dossier du BHI N° S3/8151/CHRIS

LETTRE CIRCULAIRE No. 61/2005
8 juin 2005

REPRESENTATION CARTOGRAPHIQUE DES LIMITES DE SECURITE PORTUAIRES

Réf : Lettre circulaire du BHI N° 22/2005 du 23 février 2005.

Madame la Directrice, Monsieur le Directeur,

Représentation cartographique des limites de sécurité portuaire (voir Section 13.2 du Compte rendu)

La lettre circulaire No. 22/2005 demandait aux Etats membres si la représentation des limites et des zones de sécurité portuaires devait, oui ou non, apparaître sur les cartes nautiques et/ou être décrites dans les publications nautiques appropriées. Cette enquête faisait suite à une demande de l'Australie concernant des directives en la matière, demande qui avait été examinée par la 16^e réunion du Comité CHRIS (Ottawa, Canada, mai 2004).

Le Bureau remercie les 34 Etats membres qui ont répondu. Un résumé des réponses est fourni en Annexe A. Des commentaires spécifiques ont également été formulés par l'Allemagne, l'Argentine, l'Australie, le Danemark, l'Espagne, la France, l'Inde, l'Iran, la Norvège, les Pays-Bas, les Philippines, Singapour, la Tunisie, l'Ukraine et les USA. Il ressort de cette enquête que 15 Etats membres sont favorables à la représentation des limites de sécurité sur les cartes, tandis que 26 approuvent leur description dans des publications nautiques.

Comme indiqué dans la LC No. 22/2005, il sera demandé au Comité CHRIS d'examiner les résultats de cette enquête et de fournir des directives, selon qu'il convient, lors de sa 17^e réunion (Rostock, Allemagne, 5-9 septembre 2005).

Veuillez agréer, Madame la Directrice, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma haute considération,

Pour le Comité de direction,

Contre-amiral Kenneth BARBOR
Directeur

RESUME DES REPONSES A LA LC N° 22/2005**REPRESENTATION CARTOGRAPHIQUE DES LIMITES DE SECURITE PORTUAIRE**

La LC N° 22/2005 posait la question suivante :

Prenant en considération la demande de l'Australie d'obtenir un avis en ce qui concerne la représentation cartographique des limites de sécurité portuaires, comme indiqué dans le [Doc. CHRIS16-INF4](#), pensez-vous que de telles frontières administratives devraient :

- a. Apparaître sur les cartes nautiques ?
b. Etre décrites dans les publications nautiques appropriées ?

Question de la LC N° 22/2005	a	b	Commentaires
Etat membre	Oui	Oui	
Afrique du sud		X	
Algérie	X	X	
Allemagne		X	<p>a. Les limites de sécurité portuaires signalent des faits qui ne sont pas en rapport direct avec les mouvements du navire. En outre, ces limites sont en principe attachées à des zones auxquelles s'appliquent des conditions spéciales. La représentation de telles zones en plus des installations portuaires et terrestres adjacentes pourrait masquer d'autres renseignements cartographiques d'importance.</p> <p>b. Une description des conditions applicables à ces zones et leur représentation par une cartographie simplifiée dans des Instructions nautiques ou des brochures spéciales constitueraient une solution adaptée.</p>
Argentine		X	<p>a. L' inclusion des limites de sécurité portuaires sur les cartes nautiques n'est pas nécessaire, car elles ne contribuent pas à l'objectif de la carte.</p> <p>b. Une brève description de la zone concernée pourrait être incluse dans les Instructions nautiques.</p>
Australie	X	X	<p><u>Cartes nautiques :</u> Les zones suivantes seront représentées sur les cartes papier publiées par le Service hydrographique australien :</p> <p>a. Limites extérieures d'un port soumis à une Réglementation juridique en matière de sécurité. L'expression « limites extérieures » désigne la limite du trajet maritime vers le large et les limites dans les voies navigables, dans le port. Les limites à terre ne seront pas représentées.</p> <p><u>Zones qui ne doivent pas être représentées</u> sur les cartes papier :</p> <p>a. Zones dans les ports [à moins que cela ne soit spécifiquement demandé. Aucune demande faite à ce jour]</p> <p>b. Zones de sécurité des navires, de tout type</p>

Question de la LC N° 22/2005	a	b	Commentaires
Etat membre	Oui	Oui	
			<p>c. Zones de sécurité à bord d. Limites à terre d'un port soumis à une réglementation juridique en matière de sécurité.</p> <p><u>Publications nautiques :</u> L' « Australian Seafarers Handbook » ABP 20 traite de la sécurité portuaire. Au chapitre 2 – organisations maritimes, L'OTS (Office of Transport Security) australien est discuté. Au chapitre 11, Exploitation des navires selon le code ISPS, l'application australienne et le détail des contacts relatif au Centre d'opérations OTS sont exposés.</p> <p>Dans le cadre de la première révision du manuel qui doit être effectuée prochainement, il a été établi que pour les « Port Details Table » [Chapitre 12, « Port Information »], une colonne intitulée « Security » sous « First Ports of Entry » pouvait être requise.</p>
Belgique			
Brésil	X	X	
Canada	X	X	
Croatie	X	X	
Danemark		X	L'une des principales autorités portuaires a demandé au Danemark de représenter ces limites/zones, soit sur la carte soit dans une publication appropriée. Il a été décidé, en coopération avec l'autorité portuaire, de décrire la zone concernée dans une annexe graphique distincte des Instructions nautiques danoises.
Espagne		X	La nécessité d'indiquer des limites de sécurité portuaires est un point qui, comme d'autres, doit être pris en considération par chaque SH. Le cas échéant, ceci devra être réalisé en utilisant la symbologie existante.
Finlande			
France	X	X	<p>Le terme et la notion de « security zone » ne figurent pas dans le code ISPS : ces zones résultent de réglementations nationales et tous les pays n'envisagent pas d'en créer (par exemple la France).</p> <p>Pour les documents nautiques originaux produits par la France, le SHOM n'envisage pas de traiter de telles zones (si elles étaient créées) de façon particulière par rapport à n'importe quelle zone d'accès réservé. Elles feraient donc l'objet d'une étude au cas par cas, prenant en compte l'impact sur les usagers, l'encombrement sur la carte, la position des zones dans ou hors des limites du port, la complémentarité entre instructions nautiques et cartes marines.</p> <p>Le recours à une information dans les instructions nautiques, qui en plus des particularités locales décrivent les dispositions générales, permet en particulier de bien prendre en compte les spécificités des marines marchande et militaire qui, connaissant bien les tenants et aboutissants du code ISPS, ont</p>

Question de la LC N° 22/2005	a	b	Commentaires
Etat membre	Oui	Oui	
			<p>moins besoin d'informations explicites que les plaisanciers et les pêcheurs pour lesquels les restrictions d'accès devront être détaillées.</p> <p>Sur les cartes reproduites en fac-similés depuis des cartes étrangères, ou pour des cartes de compilation hors eaux de responsabilité cartographique du SHOM, la solution la plus sage sera de s'aligner sur les cartes étrangères utilisées (cohérence avec les avis de mise à jour, les éditions, les avis IN, les ENC).</p> <p>Pour revenir à la symbologie, la France est opposée à la création de symboles spécifiques ainsi que le CSCPWG l'a fait pour les ESSA, PSSA ou ASL (une trop grande richesse de symboles nuit à la lecture de la carte marine et conduit à un encombrement non souhaitable). Les symboles disponibles pour les autres zones d'accès réservé sont bien suffisants.</p>
Grèce			
Islande		X	
Inde		X	<p>a. La représentation des limites de sécurité portuaires sur les cartes pourrait conduire à un trop-plein d'informations.</p> <p>b. Il est recommandé que les limites de sécurité portuaires soient indiquées dans les instructions nautiques des ports concernés.</p>
Iran			Du fait d'une certaine ambiguïté, cette question doit être discutée plus avant et clarifiée.
Italie		X	
Japon	X	X	
Nouvelle-Zélande	X	X	
Norvège			On ne devrait trouver de tels renseignements que dans les plans de sécurité des ports.
Pays-Bas			<p>a. Eventuellement, une note sur la carte faisant référence aux règles de sécurité portuaires.</p> <p>b. Eventuellement, une référence aux règles de sécurité portuaires dans la (es) publication(s) concernée(s).</p>
Pérou			
Philippines	X	X	<p>A représenter sur les cartes nautiques afin de clairement définir la juridiction en matière de sécurité et de guider les navigateurs, les personnes responsables de l'application de la sécurité portuaire ainsi que d'autres utilisateurs portuaires.</p> <p>A décrire dans les publications nautiques appropriées, en tant que moyen de vérification de la détermination des limites de la zone de sécurité lorsque les limites sont données sous forme de coordonnées géographiques.</p>
Portugal	X	X	
Royaume-Uni			<p>a. Ne pas représenter sur la carte, sauf s'il y a une barrière physique.</p> <p>b. Ne pas décrire dans les publications nautiques, sauf en cas de besoin spécifique.</p>

Question de la LC N° 22/2005	a	b	Commentaires
Etat membre	Oui	Oui	
Singapour		X	Si l'intention est de traiter spécifiquement de la « zone de sécurité portuaire » comme défini dans le code ISPS, il faudrait donc le mentionner. Autrement, cela pourrait entraîner une interprétation et un usage différents. Cette question doit être discutée de manière plus approfondie lors de la prochaine réunion du CHRIS.
Slovénie	X	X	
Suède	X	X	<p>a. Après avoir reçu les premiers avis sur la création des « zones-ISPS », nous avons réalisé qu'il ne serait pas possible de représenter ces zones dans leur étendue sur les cartes en question du fait d'une échelle inadaptée. Nous avons cependant décidé d'insérer une « note » donnant des renseignements sur la localisation de la zone d'accès limité et où obtenir plus d'informations. Toutefois, il nous apparut rapidement qu'il pourrait y avoir un grand nombre de petites « zones-ISPS » à l'intérieur d'un port ; ceci conduisant, dans de nombreux cas, à des « notes » sur la carte, très détaillées pour fournir au navigateur des renseignements utiles, avec un risque d'encombrement sur la carte papier. En conséquence, nous avons décidé de ne pas mettre de « note » du tout sur la carte. De plus amples informations sur cette décision sont contenues dans l'Avis aux Navigateurs suédois 2005.59/2454.</p> <p>b. Des renseignements sur chaque nouvelle « zone-ISPS » seront publiés dans les Avis aux Navigateurs suédois, avec un cartouche et une liste de coordonnées. Tous ces avis seront ensuite compilés dans un document qui sera disponible sur Internet (www.sjofartsverket.se). Ces informations seront très probablement incluses dans les nouvelles éditions des Instructions nautiques suédoises.</p> <p>Nous restons en attente d'une recommandation de l'OHI avant de commencer à numériser les zones pour les ENC. Les recommandations de l'OHI, ainsi que l'expérience acquise, pourraient bien évidemment nous faire revenir sur les décisions mentionnées ci-dessus.</p>
Thaïlande	X	X	
Tunisie		X	<p>a. La description des limites des zones de sécurité portuaires sur les cartes entraînera une surcharge sans ajouter d'information liée à la sécurité de la navigation.</p> <p>b. De tels renseignements peuvent être indiqués dans les publications nautiques appropriées afin que les navigateurs soient informés de l'existence de zones et de limites de sécurité portuaires. Une publication nautique est un moyen de communication suffisant pour une large diffusion de ces renseignements aux navigateurs.</p>
Turquie	X	X	

Question de la LC N° 22/2005	a	b	Commentaires
Etat membre	Oui	Oui	
Ukraine	X	X	<p>a. Les limites des zones portuaires devraient apparaître sur les cartes à grandes échelles. Dans les ENC, elles devraient être codées comme des objets plans avec l'indication du nom du port. Sur les cartes papier, par le symbole IN49 de la INT1, selon la spécification B-430.1 de la M-4 (par une ligne tiretée magenta avec la légende 'Limite de port...' placée le long de la ligne, de préférence du côté intérieur à la zone de juridiction du port).</p> <p>b. Dans les publications nautiques contenant des descriptions de ports, il est conseillé de décrire clairement les limites des zones portuaires, de préférence en précisant les coordonnées, si la limite portuaire s'étend vers la mer et n'est pas circonscrite à l'intérieur d'un seul (e) port, bassin ou baie, etc.</p>
USA	X	X	<p>Les zones maritimes réglementées par les agences du gouvernement des Etats-Unis sont mentionnées dans le FR (Federal Register) et dans le CFR (Code of Federal Regulations), qui sont publiés par la « National Archives and Records Administration ». Ces zones sont conçues pour empêcher les avaries ou les accidents maritimes, pour protéger les installations en front de mer et pour protéger les ports, les havres, les navires ainsi que l'environnement en limitant l'accès aux personnes et bâtiments autorisés. Parmi les désignations les plus communes figurent la zone de danger, la zone de navigation réglementée, la zone réglementée, la zone de sûreté et la zone de sécurité. Les limites et les règles propres à ces zones sont publiées dans l' « U.S. Coast Pilot »(instructions nautiques des USA).</p> <p>La représentation cartographique des zones soumises à la réglementation fédérale est effectuée par la NOAA dès leur publication dans le FR ou le CFR. En de rares occasions, les zones sont cartographiées à la demande de l'agence compétente, sans codification dans le FR ou dans le CFR.</p>
Total	15	26	

En résumé, sur les 34 réponses reçues, 15 sont favorables à la représentation des limites de sécurité portuaires sur les cartes et 26 approuvent leur description dans des publications nautiques.