



Dossier du BHI N° S3/3057

LETTRE CIRCULAIRE N° 03/2006  
13 janvier 2006

### COMPTE RENDU ET PUBLICATION DES DANGERS POUR LA NAVIGATION

Référence : LC du BHI N° 109/2005 du 3 novembre 2005.

Madame la Directrice, Monsieur le Directeur,

Le BHI remercie les 40 Etats membres suivants qui ont répondu à la lettre circulaire mentionnée en référence : Algérie, Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Chypre, Danemark, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Guatemala, Islande, Inde, Italie, Japon, Koweït, Lettonie, Mexique, Pays-Bas, Nouvelle-Zélande, Norvège, Pérou, Pologne, Portugal, Fédération de Russie, Serbie et Monténégro, Singapour, Slovénie, Afrique du Sud, Espagne, Suède, Tunisie, Turquie, Royaume-Uni, Etats-Unis d'Amérique et Uruguay.

Les 40 Etats membres ont tous été favorables à l'inclusion de cette résolution technique et 38 ont soutenu le projet de texte. Quinze Etats membres ont formulé des commentaires qui sont inclus dans l'Annexe A. Le BHI a révisé la résolution technique à la lumière des commentaires communiqués et le texte révisé figure en Annexe B. Celui-ci sera donc inclus en tant que RT A1.20 dans la Publication M-3 de l'OHI. Dans la lettre circulaire mentionnée en référence, le BHI faisait référence à la règle V/31 de la Convention SOLAS, toutefois le BHI approuve le commentaire du RU selon lequel les règles V/4 et V/9 se rapportent également à ce sujet.

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

Pour le Comité de direction,

A handwritten signature in purple ink, appearing to be 'A. Maratos', is written over a horizontal line.

Vice-amiral Alexandros MARATOS  
Président

Annexe A : Commentaires des Etats membres.  
Annexe B : RT A1.20

## Commentaires des Etats membres

### Algérie :

Le SFHN approuve les mesures proposées par l'OHI. Celles-ci sont déjà, en grande partie, appliquées par le SHFN.

### Canada :

Il convient d'utiliser des références génériques pour les organisations en raison de la diversité des structures organisationnelles et des différentes responsabilités pour la fourniture de ces informations, pays par pays. *Commentaire du BHI : tous les efforts ont été faits pour rendre les références aussi génériques que possible.*

### Chili :

Ce service est d'accord, d'un point de vue général, avec la structure de compte-rendu, demandant à l'organisme correspondant responsable de bien vouloir examiner les aspects supplémentaires suivants :

1. Méthode de détermination de la position utilisée pour détecter le danger.
2. Carte de référence
3. Niveau géodésique
4. Date à laquelle le danger a été détecté et signalé
5. Coordonnées (se rapportant à la carte précédemment indiquée en 2)
6. Navire ou plate-forme à l'origine du signalement du danger
7. Echosondeur utilisé (uniquement dans le cas où le danger a été détecté par un échosondeur)

*Commentaire du BHI : ces aspects et peut-être d'autres (par exemple les marées) sont des détails techniques qui doivent être pris en compte par les autorités techniques qui examineront le danger.*

### France :

- Pour l'action 1, lire « L'Autorité, locale (par exemple capitainerie de port ou service des phares de l'Etat côtier) ou nationale (coordonnateur national, coordonnateur national délégué), reçoit une information indiquant la présence d'un danger pour la navigation (par exemple profondeur inférieure à celle indiquée sur la carte, présence d'un obstacle, notamment flottant, dangereux pour la navigation, etc.) ». *Commentaire du BHI : le texte a été modifié pour lire Autorité locale/nationale. Aucune séparation n'a été faite entre les autorités locales et nationales en raison de la possibilité de donner lieu à différentes interprétations par les Etats. Aucun exemple de dangers pour la navigation n'a été inclus étant donné que ceci pourrait être interprété par erreur comme une limite à ce qui constitue un « danger pour la navigation » dans les points énumérés.*

- Pour l'action 2, lire : « L'Autorité concernée s'assure dans les meilleurs délais de la cohérence des informations reçues et de leur dangerosité – si besoin avec le concours d'un Service hydrographique -, et lance ou fait lancer, selon le cas, un avertissement de navigation local et/ou côtier. » *Commentaire du BHI : le BHI considère que, compte tenu de la possibilité qu'un délai de temps intervienne entre la réception et la vérification d'un message et, dans l'intérêt de la sécurité maritime, la première action devrait consister à publier un avertissement et, si nécessaire, à vérifier son origine dans un second temps. Le degré de dangerosité devrait bien évidemment être pris en considération lors de la décision d'entreprendre toute action quelconque de la liste. Le texte a été modifié pour refléter « avertissements locaux et/ou côtiers ».*

- Pour l'action 4, lire « Le Coordonnateur national informe le Coordonnateur de la sous-zone (s'il existe), ou le Coordonnateur de la zone NAVAREA (voir définition dans la publication S-53) ». *Commentaire du BHI : une modification a été apportée à cet effet.*

- Pour l'action 5, lire « Les Coordonnateurs listés aux alinéas 3 et 4 ci-dessus émettent des avertissements de navigation (côtiers pour les coordonnateurs nationaux ou les coordonnateurs nationaux délégués, de zone pour les coordonnateurs NAVAREA) via les services nationaux et internationaux. » *Commentaire du BHI : considère que les Coordonnateurs n'émettront que des avertissements pour lesquels ils sont responsables et qu'il n'est donc pas nécessaire d'inclure la description détaillée.*

- Pour l'action 7 « Le SH/l'agence de la sécurité maritime/l'autorité portuaire exécute si nécessaire un levé hydrographique de contrôle ». *Commentaire du BHI : inclus.*

- L'Action 10 à supprimer de préférence, ou bien lire « Pour mémoire, les services hydrographiques à vocation mondiale exploitent le cas échéant l'information diffusée par le SH selon les procédures en vigueur (exploitation systématique des groupes d'avis aux navigateurs des différents SH, par exemple). *Commentaire du BHI : ce point a été transféré au point 6, le texte modifié et une référence à la RT F1.5 a été incluse.*

#### Allemagne :

Pour les termes définis, il faudrait utiliser un texte conforme à la S-53, par exemple « National co-ordinator » au lieu de « National Coordinator ». *Commentaire du BHI : inclus.*

#### Lettonie :

D'un point de vue général, nous sommes d'accord, néanmoins il manque un point à propos de la signalisation des nouveaux dangers. *Commentaire du BHI : inclus.*

#### Pays-Bas :

Considère que le projet de texte constitue une bonne orientation en vue de l'établissement de procédures nationales adéquates.

#### Nouvelle-Zélande :

Souhaite uniquement signaler que l'intervalle de temps entre les étapes 6 et 7 à 9 peut être important. Quelques années peuvent s'écouler avant que toute la série d'actions arrive à terme. *Commentaire du BHI : le Bureau reconnaît qu'il peut y avoir un important délai mais espère que l'adoption de cette RT pourra permettre de réduire ce délai.*

#### Portugal :

Le Portugal approuve pleinement la liste d'actions à prendre à la suite du signalement de tout danger de navigation non découvert jusqu'alors. Les étapes suivent une structure très simple, complète et logique et elles fournissent une bonne ligne d'actions pour les autorités correspondantes.

Espagne :

Point 4. – inclure une notification au Service hydrographique. *Commentaire du BHI : ceci est inclus.*

Point 5. - remplacer le mot « avertissements » par « avertissements de navigation radio ». *Commentaire du BHI : dans le texte anglais l'expression « navigational warnings » désigne des avertissements radio par défaut. Le texte espagnol a été modifié pour lire « radioaviso a los navegantes ».*

Suède :

La Suède est favorable à l'inclusion, dans la M-3, d'une liste de mesures à prendre en cas de signalement de profondeurs inférieures à celles portées sur la carte ou à l'existence d'obstacles dangereux pour la navigation. Nous suggérons toutefois de compléter la liste comme suit :

a. Etant donné que la liste pourrait être consultée en cas d'épaves nouvelles ou en dérive, nous suggérons d'ajouter un point sur l'importance de supprimer l'objet : « les coordonnateurs des points 3 et 4 ci-dessus s'assurent que l'unité organisationnelle responsable de l'éventuel enlèvement du danger ou de l'anomalie a été informée ». *Commentaire du BHI : si la suppression d'une obstruction peut constituer une mesure appropriée, le BHI estime qu'elle n'est pas directement liée au signalement et à la publication des dangers pour la navigation.*

b. Tous les moyens appropriés devraient être utilisés afin d'informer les navigateurs de la présence d'un nouveau danger. L'utilisation des AIS devrait être envisagée si elle est nécessaire (voir le point 3.4.3.2 du compte rendu succinct de la 7<sup>e</sup> réunion CDARN). Il est donc suggéré d'ajouter la mention suivante à la liste : « Les coordonnateurs des points 3 et 4 ci-dessus évaluent la nécessité de publier un « court message relatif à la sécurité » via les AIS. » *Commentaire du BHI : l'utilisation des AIS pour diffuser les informations pourrait être jugée appropriée dans le cadre de l'action 2. Elle ne fait toutefois pas partie du WWNWS et le BHI estime qu'il ne conviendrait pas de s'y référer de manière spécifique.*

c. La tenue à jour continue d'une base de données ENC et sa diffusion aux navigateurs est aujourd'hui une réalité pour de nombreux SH et un objectif important pour tous les SH qui ne disposent toujours pas de ces moyens. La liste doit être complétée par quelques mots à ce propos. Il est proposé d'ajouter le texte suivant : « Le SH effectue une révision de la base de données relative à ses ENC et publie des ER (révision ECDIS) ». *Commentaire du BHI : le terme « carte » a été utilisé afin de couvrir les cartes papier/ les RNC et les ENC. Le terme « AN », dans le cadre des actions 6 et 8 a été modifié pour « AN/ER » afin de montrer correctement le changement dans la base de données sur les ENC. Le second « AN », à l'action 8, n'a pas été modifié, étant donné que ceci ne serait pas une action appropriée pour un « ER ».*

Tunisie :

Modifier le paragraphe 2 de l'Annexe A comme suit : « 2. L'autorité pertinente diffuse un avertissement local à tous les navires dans les parages, lorsque cela est approprié, dès que l'origine du message a été vérifiée. *Commentaire du BHI : le Bureau considère que, compte tenu de la possibilité d'un délai entre la réception et la vérification d'un message et, dans l'intérêt de la sécurité maritime, la première action devrait consister à diffuser l'avertissement et, si nécessaire, à en vérifier l'origine ultérieurement.*

Turquie :

Il serait utile d'inclure ce texte dans les Résolutions de l'OHI (M-3)

Royaume-Uni :

- Nous approuvons pleinement l'adoption d'une approche pas à pas qui constitue la meilleure solution pour définir les responsabilités des autorités responsables du recueil et de l'évaluation des données ainsi que de leur diffusion ou de leur communication au coordonnateur de zone NAVAREA.
- Nous émettons quelques réserves à propos de l'Annexe A (projet de texte des « Actions à prendre à la suite du signalement de profondeurs inférieures à celles indiquées sur la carte, ou de l'existence d'obstacles dangereux pour la navigation »). Nous estimons, en particulier, que le point 10 devrait être traité dans une étape précédente, c'est-à-dire que pour les pays qui n'ont pas de Service hydrographique, l'information devrait être communiquée au SH qui produit la carte en même temps qu'au coordonnateur NAVAREA. Cette modification serait conforme à la ligne de conduite invariablement adoptée pour les conseils techniques, dans le cadre du programme du CBC de l'OHI. *Commentaire du BHI : inclus.*
- Noter que la LC 109/05 mentionne la Règle 31 du Chapitre V de la Convention SOLAS, toutefois les Règles 4 (avertissements de navigation) et 9 (Services hydrographiques) sont également pertinentes. *Voir commentaire dans la lettre d'accompagnement).*

Etats-Unis d'Amérique :

Recommande de changer l'Action 7 comme suit : « 7. Le SH/l'agence de la sécurité maritime/l'autorité portuaire exécute un levé hydrographique ou inclut la nécessité d'un levé dans son futur programme de priorité des levés. » *Commentaire du BHI : inclus.*

**MESURES A PRENDRE EN CAS DE SIGNALEMENT DE PROFONDEURS  
INFERIEURES A CELLES INDIQUEES SUR LA CARTE OU DE PRESENCE  
D'OBSTACLES DANGEREUX POUR LA NAVIGATION.**

La liste ci-dessous énumère les mesures qui doivent être envisagées par les autorités compétentes. Toutes les mesures ne seront pas appropriées à chaque cas. Tandis que les mesures listées ci-dessous se suivent en ordre logique, certaines étapes seront vraisemblablement exécutées simultanément ou dans un ordre différent.

1. L'Autorité locale/nationale (par exemple, capitainerie de port, service des phares, Service hydrographique, etc.) reçoit le message indiquant la présence d'un danger pour la navigation.
2. L'Autorité réceptrice s'assure que les avertissements locaux et/ou côtiers sont diffusés à tous les navires dans le voisinage, le cas échéant.
3. L'Autorité informe le coordonnateur national (voir définition de la S-53) et l'autorité cartographique nationale. NB : l'Autorité cartographique nationale peut être le SH national ou un SH étranger auquel la production cartographique de la zone a été confiée.
4. Le Coordonnateur national informe le Coordonnateur de la sous-zone (s'il existe), ou le Coordonnateur de la zone NAVAREA (voir définition dans la publication S-53), l'Autorité cartographique nationale (si celle-ci n'est pas déjà informée dans le cadre du point 3 ci-dessus) et l'Autorité responsable de la signalisation des dangers pour la navigation.
5. Les coordonnateurs listés à l'alinéa 4 ci-dessus émettent des avertissements de navigation *via* les services nationaux et internationaux.
6. Le SH qui produit la carte diffuse des AN/ER (révision ECDIS) pour les cartes concernées. Ceci sert également à informer d'autres autorités intéressées comme, par exemple, les SH qui assurent une couverture cartographique mondiale (voir également RT F1.5). Après un délai de temps raisonnable pour la communication des AN/ER, les Autorités peuvent supprimer les avertissements de navigation pertinents.
7. Le SH/l'agence de la sécurité maritime/l'autorité portuaire exécute un levé hydrographique, si cela est jugé nécessaire, ou inclut la nécessité d'un levé dans son futur programme de priorité des levés.
8. Le SH publie des AN/ER à jour à partir des résultats des levés (ou supprime l'AN si le danger était temporaire et qu'il a été supprimé).
9. Le SH évalue le besoin d'une nouvelle édition/d'une nouvelle carte.