



Dossier du BHI . S3/3055

LETTRE CIRCULAIRE N° 54/2007  
15 juin 2007

**MISE AU POINT DES PRESCRIPTIONS  
RELATIVES A L'EMPORT OBLIGATOIRE DE L'ECDIS**

Référence : Document NAV 53/14/1 de l'OMI soumis par le Japon

Madame la Directrice, Monsieur le Directeur,

1. Le document indiqué en référence, dont un exemplaire est joint en annexe, a été soumis par le Japon au sous-comité NAV de l'OMI, pour examen lors de sa 53<sup>e</sup> session du 23 au 27 juillet 2007. Ce document est favorable à l'introduction progressive de l'emport obligatoire de l'ECDIS et propose, à la section 3, un amendement à la Règle 19 de la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) avec une nouvelle règle, en vue de suivre la règle 19.2.1.5 et la nouvelle numérotation résultante pour les paragraphes suivants.

La nouvelle règle proposée par le Japon comprend le texte suivant :

- 19.2.1.6.1.3 *Les navires qui effectuent continuellement des voyages sans ENC peuvent être dispensés par l'Administration de l'obligation mentionnée dans ce paragraphe, à condition qu'ils satisfassent à la prescription relative à l'emport de cartes obligatoire contenue dans le paragraphe 2.1.4*
- 19.2.1.6.1.4 *L'Administration peut accorder aux navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux des équivalents de l'ECDIS comme par exemple d'autres systèmes de cartes électroniques nationaux ; et...*

2. Le BHI pense que la Règle 19.2.1.6.1.3 permet une dispense qui n'est pas nécessaire, notamment compte tenu des Décisions 20 et 21 prises lors de la XVII<sup>e</sup> CHI de mai 2007. Le BHI estime également que le libellé proposé pour 19.2.1.6.1.4 introduit de manière inutile des ECS non réglementés dans la Convention SOLAS, et qu'il ne fait que réitérer l'autorité de l'Administration à réglementer les navires qui croisent dans leurs eaux, comme exposé dans la règle 3.2.

3. Le BHI a l'intention d'adopter le point de vue exprimé dans le paragraphe 2 lors de toute discussion tenue pendant la session NAV53 et demande aux **Etats membres de bien vouloir fournir tout commentaire au BHI avant le 15 juillet 2007.**

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

Pour le Comité de direction,

Vice-amiral Alexandros MARATOS  
Président

P.J. : NAV 53/14/1.



SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ  
DE LA NAVIGATION  
53ème session  
Point 14 de l'ordre du jour

NAV 53/14/1  
18 mai 2007  
Original: ANGLAIS

## ÉLABORATION DE PRESCRIPTIONS RELATIVES À L'EMPORT D'ECDIS

### Proposition visant à adopter une prescription exigeant l'emport d'un ECDIS

#### Document présenté par le Japon

#### RÉSUMÉ

<b>Résumé analytique:</b>	Le présent document contient une proposition visant à adopter une prescription exigeant l'emport d'un ECDIS.
<b>Mesures à prendre:</b>	Paragraphe 4
<b>Documents de référence:</b>	MSC 81/18/1, MSC 81/24/5, NAV 51/10 et NAV 52/6/2

1 Le Japon avait rendu compte au NAV 52, dans le document NAV 52/6/2, d'une évaluation formelle de la sécurité (FSA) portant sur le rapport coût-efficacité du système de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) dont les résultats indiquaient qu'il était justifié d'exiger d'installer un ECDIS à bord des navires de charge car c'était un moyen d'un bon rapport coût-efficacité de garantir la sécurité de la navigation, principalement dans les zones maritimes pour lesquelles il existait des cartes électroniques de navigation (ENC). Il était également ressorti de cette évaluation que la question de l'emport obligatoire d'un ECDIS à bord des navires existants et des navires de petites dimensions devrait faire l'objet d'un examen approfondi. Le Sous-comité avait invité les Gouvernements Membres à lui soumettre des propositions et des observations à ce sujet qu'il examinerait à sa cinquante-troisième session.

2 Le Japon est d'avis qu'il faudrait tenir compte des aspects suivants si l'on envisage d'adopter une prescription relative à l'emport obligatoire d'un ECDIS.

#### 2.1 Dimensions et types de navires

Comme indiqué dans le document NAV 52/6/2, le rapport coût-efficacité de l'ECDIS dépend de la couverture assurée par les ENC. L'obligation d'installer un ECDIS à bord devrait principalement s'appliquer aux navires pouvant tirer des avantages importants d'un tel système et il serait bon de limiter l'application de cette mesure aux navires de grandes dimensions. Comme ces navires, quel que soit leur type, transportent un plus grand nombre de personnes, ont un tirant d'eau plus important et sont moins maniables que les navires de petites dimensions, ils retireraient beaucoup plus d'avantages d'un ECDIS sur le plan de la sécurité. Il semblerait donc approprié d'envisager d'appliquer cette mesure aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure

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.

à 10 000 puisqu'ils sont déjà tenus d'être dotés d'une aide de pointage radar automatique et d'un système de contrôle du cap ou de la route, lesquels fonctionnent plus efficacement lorsqu'ils sont utilisés en même temps qu'un ECDIS.

Aucun type de navire ne devrait être dispensé d'appliquer la prescription relative à l'emport d'un ECDIS vu que, d'après les résultats de la FSA, le rapport coût-efficacité de l'installation d'un ECDIS est le même pour tous les types de navires.

En outre, comme l'évaluation du rapport coûts-avantages n'a pas permis de dégager des résultats suffisamment probants, les navires naviguant principalement dans les zones qui ne sont pas couvertes par des ENC devraient peut-être être dispensés de l'obligation d'installer un ECDIS jusqu'à ce que de telles ENC soient disponibles.

## 2.2 Date de la mise en application pour les navires existants

Si on obligeait tous les navires existants à se doter d'un ECDIS à la même date, cela imposerait une lourde charge ou serait source de confusion pour les propriétaires de navires, les fabricants d'ECDIS et les Administrations. Vu ces incidences, il faudrait établir un calendrier d'application progressive en fonction du type de navire et de la date de la visite.

## 2.3 Questions connexes

2.3.1 L'installation d'un ECDIS permettrait aux gens de mer de consacrer moins de temps à la correction des cartes marines sur papier. À cet égard, il faudrait considérer avec soin les types de cartes marines sur papier qu'il faudrait conserver à titre de dispositifs de secours car normalement, les navires n'ont besoin que de certaines cartes sur papier essentielles, telles que les cartes de navigation et les cartes des côtes, pour faire escale dans un port en vue de réparations en cas de panne de l'ECDIS.

2.3.2 La coopération technique joue un rôle important en aidant les États côtiers à publier des ENC, surtout ceux qui se trouvent dans les zones non couvertes par ce type de cartes.

2.3.3 Pour que les ENC soient aussi exactes que les cartes marines sur papier, il faudrait qu'elles soient mises à jour de la même manière.

2.3.4 Il serait souhaitable de pouvoir utiliser un système de télécommunications maritimes à large bande pour mettre à jour des ENC se trouvant à bord.

## **Proposition**

3 Après avoir examiné avec soin les différents aspects à prendre en considération avant d'envisager d'adopter une prescription exigeant l'emport d'un ECDIS, qui ont été mentionnés dans les paragraphes précédents, le Japon a élaboré un avant-projet d'amendement au chapitre V de la Convention SOLAS en vue de faciliter les débats sur la question.

Le Japon propose d'ajouter un nouveau paragraphe après la règle V/19.2.1.5 de la Convention SOLAS et de renuméroter les paragraphes qui suivent en conséquence.

"Règle 19.2.1.6

Tous les navires [d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000] doivent être équipés d'un ECDIS, selon les modalités ci-après :

- .1 les navires construits le [date arrêtée dans les amendements] ou après cette date;
- .2 les navires construits avant le [date indiquée à l'alinéa .1] :
  - .2.1 dans le cas des navires à passagers et des navires-citernes, au plus tard à la date de la première visite effectuée le [date correspondant à trois ans après la date indiquée à l'alinéa .1] ou après cette date;
  - .2.2 dans le cas des navires autres que les navires à passagers et les navires-citernes, au plus tard à la date de la première visite [date correspondant à cinq ans après la date indiquée à l'alinéa .1] ou après cette date;
- .3 un navire qui effectue exclusivement des voyages dans des eaux non couvertes par des ENC peut être exempté par l'Administration de l'application des prescriptions du présent paragraphe, à condition qu'il satisfasse à la prescription relative à l'emport de cartes marines énoncée au paragraphe 2.1.4;
- .4 l'Administration peut autoriser les navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux à se doter de systèmes équivalents à l'ECDIS, tels que des systèmes nationaux de visualisation des cartes électroniques; et
- .5 l'Administration peut exempter de l'application des prescriptions du présent paragraphe les navires qui seront définitivement retirés du service dans les deux ans qui suivent la date de mise en application indiquée à l'alinéa .2."

**Mesures que le Sous-comité est invité à prendre**

4 Le Sous-comité est invité à examiner la proposition ci-dessus et à prendre les mesures qu'il jugera appropriées.

---