



Affaires Maritimes

DIVISION 221

Lien pour document
en vigueur
<http://www.>

NAVIRES A PASSAGERS EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX ET NAVIRES DE CHARGE DE JAUGE BRUTE ÉGALE OU SUPÉRIEURE A 500

(titre modifié par arrêté du 21/07/00)

Edition du 14 DECEMBRE 1998, parue au J.O. le 29 DECEMBRE 1998

EXTRAITS / AIS

Article 221-V/19

(arrêtés des 26/04/04, 17/05/06 et 05/09/07)

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

1 Application et prescriptions

Sous réserve des dispositions de la règle 221-V/1.4 :

1.1 Les navires construits le 1er juillet 2002 ou après cette date doivent être équipés de systèmes et de matériel de navigation qui puissent satisfaire aux prescriptions énoncées aux paragraphes 2.1 à 2.9.

(1) Recommandation relative aux normes de fonctionnement des systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information (SVCEI) (résolution A.817(19)).

(2) Se reporter aux Directives relatives à la mise à l'essai annuelle des VDR et des S-VDR (Circulaire MSC.1/Circ.1222).

1.2 Les navires construits avant le 1er juillet 2002 doivent :

.1 sous réserve des dispositions des paragraphes 1.2.2 et 1.2.3 et à moins qu'ils satisfassent pleinement au présent article, continuer à être équipés de matériel satisfaisant aux prescriptions des articles 221-V/11, 221-V/12 et 221-V/20 de la division 221 en vigueur avant le 1er juillet 2002 ;

.2 être équipés du matériel ou des systèmes requis au paragraphe 2.1.6 au plus tard à la première visite postérieure au 1er juillet 2002, date à laquelle le radiogoniomètre mentionné à l'article 221-V/12 p) de la division 221 en vigueur avant le 1er juillet 2002, ne sera plus exigé ; et

.3 être équipés du système requis au paragraphe 2.4 au plus tard aux dates spécifiées aux paragraphes 2.4.2 et 2.4.3.

2 Matériel et systèmes de navigation de bord

2.1 Tous les navires, quelles que soient leurs dimensions, doivent être pourvus :

.1 d'un compas magnétique étalon convenablement réglé 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 ;

Le compas magnétique doit être de classe A et approuvé conformément aux dispositions de la division 311 'Equipements Marins'. L'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes peut exiger, lorsqu'il le juge nécessaire, la révision de la compensation des compas magnétiques visés aux paragraphes 2.1.1 et 2.1.9 par un spécialiste qualifié, qui peut être un officier du bord.

Sauf impossibilité, aucun matériau magnétique ne doit se trouver dans le plan horizontal à moins de 3 mètres du centre de la cuvette du compas magnétique étalon. La même zone de protection s'applique aux autres compas magnétiques dans toute la mesure où la disposition des lieux le permet.

Le nombre des compas magnétiques des navires s'éloignant de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve leur port de départ ne doit pas être inférieur à deux. Toutefois, dans le cadre du paragraphe 2.1.9 ci-dessous, ce nombre peut être réduit à un.

.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 et de publications nautiques permettant de planifier et d'afficher la route du navire pour le voyage prévu, d'indiquer la position et de la surveiller tout au long du voyage ; un système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS) peut être reconnu comme satisfaisant aux prescriptions d'emport de cartes du présent paragraphe ;

.5 de dispositifs de secours permettant d'assurer les fonctions prescrites au paragraphe .4 par un autre moyen, si cette fonction est assurée en partie ou entièrement par des moyens électroniques¹ ;

.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

¹ Un portefeuille approprié de cartes marines sur papier peut être utilisé comme dispositif de secours pour les ECDIS. D'autres dispositifs de secours pour ECDIS sont acceptables (voir l'appendice 6 de la résolution A.817(19), telle que modifiée).

moyens permettant à tout moment, tout au long du voyage prévu, de déterminer et de corriger la position du navire par des moyens automatiques ;

.7 si la jauge brute est inférieure à 150 et dans la mesure du possible, d'un réflecteur radar ou d'autres moyens permettant de s'assurer qu'ils peuvent être détectés par les navires naviguant au radar à 9 GHz aussi bien qu'à 3 GHz ;

.8 lorsque la passerelle du navire est totalement fermée et à moins que l'Administration n'en décide autrement, 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 ;

.9 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.

Un compas magnétique doit être lisible du poste de barre de secours. Toutefois le compas magnétique du poste de barre de secours peut être remplacé par un répéteur du compas gyroscopique, lorsqu'un compas gyroscopique est installé à bord.

2.2 Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2.1, et être en outre pourvus :

.1 d'un compas magnétique de rechange interchangeable avec le compas magnétique, tel que visé au paragraphe 2.1.1, ou d'autres moyens d'assurer la fonction mentionnée au paragraphe 2.1.1, en prévoyant du matériel de remplacement ou en double ;

.2 d'un fanal à signaux de jour ou d'autres moyens permettant de communiquer de jour comme de nuit, au moyen de feux de signalisation alimentés par une source d'énergie électrique ne dépendant pas uniquement de l'alimentation en énergie du navire.

2.3 Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 et les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2.2, et être en outre pourvus :

.1 d'un sondeur à écho ou d'autres dispositifs électroniques permettant de mesurer et d'afficher la profondeur d'eau disponible ; et

.2 d'un radar à 9 GHz ou d'autres moyens permettant de déterminer et d'afficher la distance et le relèvement des répondeurs radar et d'autres engins de surface, ainsi que des obstacles, bouées, lignes de côtes et amers afin de faciliter la navigation et de prévenir les abordages ;

.3 d'une aide de pointage électronique ou d'autres moyens permettant d'indiquer électroniquement la distance et le relèvement des cibles pour déterminer les risques d'abordage ;

.4 d'un appareil de mesure de la vitesse et de la distance ou d'autres moyens permettant d'indiquer la vitesse et la distance surface ;

.5 d'un indicateur du cap à transmission convenablement réglé, ou d'autres moyens permettant de fournir à l'équipement visé aux paragraphes 2.3.2, 2.3.3 et 2.4, des informations d'entrée sur le cap.

2.4 Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui effectuent des voyages internationaux, les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui n'effectuent pas de voyages internationaux et les navires à passagers quelles que soient leurs dimensions, doivent être pourvus d'un système d'identification automatique (AIS) comme suit :

- .1 navires construits le 1er juillet 2002 ou après cette date ;
- .2 navires qui effectuent des voyages internationaux, construits avant le 1er juillet 2002 ;
 - .2.1 dans le cas des navires à passagers, au plus tard le 1er juillet 2003 ;
 - .2.2 dans le cas des navires-citernes, au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité ⁽¹⁾ qui a lieu après le 1er juillet 2003 ou après cette date ;
 - .2.3 dans le cas des navires, autres que les navires à passagers et les navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000, au plus tard le 1er juillet 2004 ;
 - .2.4. dans le cas des navires, autres que les navires à passagers et les navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 50 000, au plus tard lors de la première visite ⁽²⁾ du matériel de sécurité qui a lieu après le 1er juillet 2004 ou d'ici au 31 décembre 2004, si cette dernière date est plus rapprochée ; et
- .3 navires qui n'effectuent pas des voyages internationaux, construits avant le 1er juillet 2002, au plus tard le 1er juillet 2008 ;
- .4 l'Administration peut dispenser les navires de l'application des prescriptions du présent paragraphe lorsque ces navires sont définitivement mis hors service dans les deux ans qui suivent la date de mise en application spécifiée aux alinéas .2 et .3 ;

.5 l'AIS doit :

- .1 fournir automatiquement aux stations côtières, aux autres navires et aux aéronefs équipés du matériel approprié des renseignements, notamment l'identité du navire, son type, sa position, son cap, sa vitesse, ses conditions de navigation ainsi que d'autres renseignements liés à la sécurité ;
- .2 recevoir automatiquement de tels renseignements des navires équipés du même matériel ;
- .3 surveiller et suivre les navires ;
- .4 échanger des données avec les installations à terre ;
- .6 les prescriptions du paragraphe 2.4.5 ne doivent pas être appliquées lorsque des articles, normes ou accords internationaux prévoient la protection des renseignements de navigation ;

.7 l'AIS doit être exploité en tenant compte des directives adoptées par l'Organisation ⁽³⁾. Les navires équipés de matériel AIS doivent maintenir ce matériel en fonctionnement à tout moment, sauf lorsque des accords, règles ou normes internationaux prévoient la protection des renseignements relatifs à la navigation.

2.5 Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2.3, exception faite des paragraphes 2.3.3 et 2.3.5, et aux prescriptions du paragraphe 2.4, et être en outre pourvus :

(1) Se reporter à la règle I/8.

(2) La première visite du matériel de sécurité désigne la première visite annuelle, la première visite périodique ou la première visite de renouvellement pour le matériel de sécurité, selon celle qui doit avoir lieu en premier après le 1er juillet 2004 et, en outre, dans le cas des navires en construction, la visite initiale.

(3) Se reporter aux directives sur l'exploitation des AIS à bord des navires que l'Organisation a adoptées par la résolution A.917(22) et telles que modifiées par la résolution A.956(23).

.1 d'un gyrocompas ou d'autres moyens de déterminer et d'afficher le cap par des moyens amagnétiques de bord, de manière à ce qu'il puisse être lu facilement par le timonier au poste principal de commande. Ces moyens doivent également fournir à l'équipement visé aux paragraphes 2.3.2, 2.4 et 2.5.5 des informations d'entrée sur le cap ;

.2 d'un répéteur du cap déterminé au gyrocompas ou d'autres moyens de fournir des renseignements sur le cap visuellement au poste de commande de secours de l'appareil à gouverner, s'il existe ;

.3 d'un répéteur du relèvement au gyrocompas ou d'autres moyens de prendre des relèvements sur un arc de l'horizon de 360° à l'aide du gyrocompas ou des autres moyens visés à l'alinéa .1. Toutefois, les navires d'une jauge brute inférieure à 1 600 seront équipés de ces dispositifs dans la mesure du possible ;

.4 d'indicateurs d'angle de barre, du sens de rotation, de la poussée et du pas de l'hélice ainsi que du mode de fonctionnement ou d'autres moyens de déterminer et d'afficher l'angle de barre, le nombre de tours des hélices, la force et le sens de la poussée et, le cas échéant, la force et le sens de la poussée latérale ainsi que le pas et le mode de fonctionnement des hélices, toutes ces informations devant pouvoir être lues au poste de contrôle ; et

.5 d'une aide de poursuite automatique ou d'autres moyens d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement d'autres cibles afin de déterminer les risques d'abordage.

2.6 À bord de tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, la défaillance d'un élément du matériel ne devrait pas réduire l'aptitude du navire à satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2.1.1, 2.1.2 et 2.1.4.

2.7 Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2.5 et être en outre pourvus :

.1 d'un radar à 3 GHz ou, si l'Administration le juge approprié, d'un deuxième radar à 9 GHz, ou d'autres moyens de déterminer et d'afficher la distance et le relèvement d'autres engins de surface, des obstacles, bouées, lignes de côtes et amers, afin de faciliter la navigation et d'éviter les abordages, qui fonctionnent de manière indépendante de ceux qui sont visés au paragraphe 2.3.2 ; et

.2 d'une deuxième aide de poursuite automatique ou d'autres moyens d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement d'autres cibles afin de déterminer les risques d'abordage, qui fonctionnent de manière indépendante de ceux qui sont visés au paragraphe 2.5.5.

2.8 Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2.7, exception faite du paragraphe 2.7.2, et être en outre pourvus :

.1 d'une aide de pointage radar automatique ou d'autres moyens d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement d'au moins 20 autres cibles, qui soient reliés à un appareil permettant d'indiquer la vitesse et la distance surface, afin de déterminer les risques d'abordage et de simuler une manœuvre d'essai ; et

.2 d'un système de contrôle du cap ou de la route ou d'un autre moyen permettant de contrôler et de conserver automatiquement un cap et/ou une route droite.

2.9 Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2.8 et être en outre pourvus :

.1 d'un indicateur du taux de giration ou d'autres moyens de déterminer et d'afficher le taux de giration ; et

2 d'un appareil de mesure de la vitesse et de la distance ou d'autres moyens permettant d'indiquer la vitesse et la distance fond dans les sens avant et transversal.

3 Lorsque d'"autres moyens" sont autorisés par la présente règle, ces moyens doivent être approuvés par l'Administration conformément à l'article 221-V/18.

4 Le matériel et les systèmes de navigation visés dans la présente règle doivent être installés, mis à l'essai et entretenus de façon à réduire au minimum les défauts de fonctionnement.

5 Le matériel et les systèmes de navigation qui offrent divers modes de fonctionnement doivent indiquer le mode utilisé.

6 Les systèmes de passerelle intégrés ⁽¹⁾ doivent être installés de manière que toute défaillance d'un sous-système soit immédiatement signalée à l'officier de quart à la passerelle par des alarmes sonores et visuelles et n'entraîne pas la défaillance d'un autre sous-système. En cas de défaillance d'une partie d'un système de navigation intégré ⁽²⁾, il doit être possible de faire fonctionner séparément chacun des autres éléments ou chacune des autres parties du système.

Article 221-V/19 bis
(Créé par arrêté du 05/09/07)

Prescriptions supplémentaires relatives à l'emport d'AIS

Nonobstant les dispositions de l'alinéa 4 du paragraphe 2.4 de l'article 221-V/19 et en application de la directive 2002/59/CE, les navires doivent être pourvus d'un système d'identification automatique (AIS) comme suit :

1. *Navires construits le 1er juillet 2002 ou après cette date :*

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 construits le 1er juillet 2002 ou après cette date, faisant escale dans un port d'un État membre de la Communauté Européenne.

2. *Navires construits avant le 1^{er} juillet 2002 :*

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 construits avant le 1er juillet 2002, faisant escale dans un port d'un État membre de la Communauté Européenne, selon le calendrier suivant :

1. *navires à passagers : au plus tard le 1er juillet 2003 ;*

2. *navires-citernes : au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité survenant après le 1er juillet 2003 ;*

3. *navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000 : au plus tard le 1er juillet 2004 ; ;*

4. *navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 mais inférieure à 50 000 : au plus tard le 1^{er} juillet 2005 ;*

5. *navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000 : au plus tard le 1^{er} juillet 2006 ;*

(1) Se reporter à l'annexe 1 de la résolution MSC.64 (67) intitulée "Normes de fonctionnement des systèmes de passerelle intégrés"

(2) Se reporter à l'annexe 3 de la résolution MSC.86(70) intitulée "Normes de fonctionnement des systèmes de navigation intégrés".

6. navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 3 000 : au plus tard le 1^{er} juillet 2007.

Les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 300 assurant des liaisons nationales sont exemptés de l'application des exigences en matière d'AIS prévues dans le présent article.

Article 221-V/19-1
(arrêtés des 04/06/08 et 18/07/08)

Identification et suivi des navires à grande distance

1 Rédaction réservée.

2.1 Sous réserve des dispositions des paragraphes 4.1 et 4.2, le présent article s'applique aux types de navires ci-après qui effectuent des voyages internationaux :

- .1 navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers ;
- .2 navires de charge, y compris les engins à grande vitesse, d'une jauge brute⁽¹⁾ égale ou supérieure à 300 ; et
- .3 unités mobiles de forage au large.

2.2 Le terme "navire", lorsqu'il est utilisé aux paragraphes 3 à 7.2, englobe les navires à passagers et les navires de charge, les engins à grande vitesse et les unités mobiles de forage au large qui sont soumis aux dispositions du présent article.

3 Le présent article établit des dispositions permettant aux Gouvernements contractants de procéder à l'identification et au suivi des navires à grande distance.

4.1 Les navires ci-après doivent être pourvus d'un système permettant de transmettre automatiquement les renseignements spécifiés au paragraphe 5 :

- .1 navires construits le 31 décembre 2008 ou après cette date ;
- .2 navires construits avant le 31 décembre 2008 et certifiés aptes à être exploités :
 - .1 dans les zones océaniques A1 et A2, telles que définies dans les articles 221-IV/02.1.12 et 221-IV/02.1.13 ; ou
 - .2 dans les zones océaniques A1, A2 et A3, telles que définies dans les articles 221-IV/02.1.12, 221-IV/02.1.13 et 221-IV/02.1.14, au plus tard à la date de la première visite de l'installation radioélectrique qui a lieu après le 31 décembre 2008 ;
- .3 navires construits avant le 31 décembre 2008 et certifiés aptes à être exploités dans les zones océaniques A1, A2, A3 et A4, telles que définies dans les articles 221-IV/02.1.12, 221-IV/02.1.13, 221-IV/02.1.14 et 221-IV/02.1.15, au plus tard à la date de la première visite de l'installation radioélectrique qui a lieu après le 1^{er} juillet 2009. Ces navires doivent toutefois satisfaire aux dispositions de l'alinéa 2 ci-dessus lorsqu'ils sont exploités dans les zones océaniques A1, A2 et A3.

4.2 Quel que soit leur date de construction, les navires pourvus d'un système d'identification automatique (AIS), tel que défini à l'article 221-V/19.2.4, et exploités exclusivement dans la zone océanique A1, telle que définie à l'article 221-IV/02.1.12,

(1) La "jauge brute" servant à établir si un navire de charge ou un engin à grande vitesse est tenu de satisfaire aux dispositions de la présente règle doit être celle calculée conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage, quelle que soit la date de construction du navire ou de l'engin à grande vitesse.

ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions du présent article.

5 Sous réserve des dispositions du paragraphe 4.1, les navires doivent transmettre automatiquement les renseignements d'identification et de suivi à grande distance ci-après :

- .1 identité du navire ;
- .2 position du navire (latitude et longitude) ; et
- .3 date et heure de la position indiquée.

6 Les systèmes et le matériel utilisés pour satisfaire aux prescriptions du présent article doivent être conformes à des normes de performance et prescriptions fonctionnelles⁽¹⁾ qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation. Tout matériel de bord doit être d'un type approuvé par l'Administration.

7 Les systèmes et le matériel utilisés pour satisfaire aux prescriptions du présent article doivent pouvoir être débranchés à bord et pouvoir cesser de transmettre des renseignements d'identification et de suivi à grande distance :

- .1 lorsque des accords, des règles ou des normes internationaux disposent que les renseignements relatifs à la navigation doivent être protégés ; ou
- .2 dans des circonstances exceptionnelles et pendant la période la plus courte possible où le capitaine considère que leur fonctionnement compromet la sécurité ou la sûreté du navire. En pareil cas, le capitaine doit en informer l'Administration sans tarder et doit en porter mention dans le registre des activités et incidents liés à la navigation tenu conformément à l'article 221-V/28, en expliquant les raisons de sa décision et en indiquant la période pendant laquelle le système ou le matériel était débranché.

(1) Se reporter aux Normes de performance et prescriptions fonctionnelles révisées applicables à l'identification et au suivi des navires à grande distance, que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adoptées par la résolution MSC.263(84).