



BULLETIN DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES

Bulletin-N° 10/2016
SGDDI-N° 12268945
Date : 2016-10-07
A - M - J

Nous fournissons les bulletins de la sécurité des navires à la communauté maritime. Visitez notre site Web à l'adresse www.tc.gc.ca/bsn-ssb pour voir les bulletins existants et aussi vous inscrire pour recevoir par courriel les nouveaux bulletins.

Objet : Système d'identification automatique (AIS)



But :

Le présent bulletin vise à rappeler aux propriétaires de bâtiments, capitaines et officiers de navigation qu'ils ont la responsabilité de s'assurer que leur système d'identification automatique (AIS) est installé, mis à l'essai et entretenu de façon adéquate afin d'assurer une transmission exacte des informations.

L'imprécision et/ou l'absence des données AIS sont préoccupants pour la sécurité maritime.

Contexte :

Il fut porté à l'attention de Transports Canada que des informations erronées étaient parfois diffusées par l'AIS de certains bâtiments. Certaines informations, comme la position du navire, peuvent être erronées dues à une erreur de saisie des points de référence des antennes du système mondial de navigation par satellite (GNSS) et de l'AIS lors de l'installation. Une installation conforme du système est essentielle afin d'assurer l'exactitude de sa propre position ainsi que sa relation à l'égard des autres bâtiments soit affichée avec précision.

D'autres anomalies potentielles peuvent provenir d'une erreur de programmation de la part de l'opérateur (destination, heure prévue d'arrivée (HPA / ETA), cargaison, tirant d'eau) et/ou une mauvaise configuration ou calibration des capteurs externes de navigation du bâtiment (vitesse, course, course sur le fond).

Exigences réglementaires

Règlement sur la sécurité de la navigation exige que:

- L'équipement visé au présent règlement doit être installé, mis à l'essai et entretenu de façon à réduire au minimum les défauts de fonctionnement. (§7. (1))
- Toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour maintenir l'équipement en bon état de fonctionnement. (§7. (2))
- L'AIS doit être exploité en tenant compte de l'annexe de la résolution A.917 (22) de l'Organisation maritime internationale (OMI), *Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS)*. (§65. (5))

Mots clés :

Les demandes de renseignements sur le présent bulletin doivent être adressées comme suit :

1. Système d'identification automatique (AIS)
2. Règlement sur la sécurité de la navigation
3. Directives révisées de l'OMI Rés. A1106(29)

AMSEC
Janilie Raymond-P.
613-998-9026

Transports Canada
Sécurité et sûreté maritime
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks, 10^{ième} étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Contactez-nous au: securitemaritime-marinesafety@tc.gc.ca ou 1-855-859-3123 (Sans frais).

(S'il vous plaît, veuillez noter que la résolution A.917 (22) de l'OMI a été remplacée par les *Directives révisées pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS) de bord* de l'OMI, (résolution A.1106 (29).)

Installation conforme

Les *Directives relatives à l'installation d'un système d'identification automatique (AIS) de bord* de l'OMI (SN/Circ.227) doivent être prises en compte afin de veiller à ce que l'installation du système AIS se fasse correctement et que la position du bâtiment s'affiche correctement.

Vérification des informations

Nous rappelons aux navigateurs l'importance de vérifier l'exactitude de leurs informations AIS. Les directives de la résolution A.1106(29) de l'OMI mentionnent entre autre :

- «Pour s'assurer que les informations statiques sur le navire porteur sont correctes et à jour, l'officier de quart devra vérifier les données chaque fois que cette opération est justifiée. Une vérification devra être effectuée au minimum une fois par voyage, ou une fois par mois si ce dernier intervalle est plus court. Les données ne peuvent être modifiées qu'avec l'autorisation du capitaine.
- «Les utilisateurs sont responsables de tous les renseignements qui sont saisis dans le système et de ceux qui sont ajoutés par les capteurs.
- «L'officier de quart devra également vérifier régulièrement les informations dynamiques suivantes :
 - les positions indiquées rapportées au WGS 84 ;
 - la vitesse fond ; et
 - les informations fournies par les capteurs. »

Prudence : Utilisation de l'AIS pour éviter les situations d'abordage

La résolution A.1106(29) de l'OMI fournit également des directives concernant l'utilisation de l'AIS lors de la prévention d'abordage.

- «Les renseignements AIS peuvent simplement être utilisés pour faciliter la prise de décisions en vue d'éviter les abordages. Lorsque l'AIS est utilisé en mode navire-navire pour éviter les abordages, il faudrait tenir compte des mises en garde suivantes :
 - L'AIS est une source supplémentaire de renseignements de navigation. Il ne remplace pas des systèmes de navigation comme le système de poursuite des cibles radar ou le STM mais constitue un système d'appoint ; et
 - l'utilisation d'un AIS ne dispense pas l'officier de quart de l'obligation de satisfaire à tout moment au Règlement pour prévenir les abordages en mer, en particulier la règle 7, lorsqu'il doit déterminer s'il existe un risque d'abordage.»

Références :

- OMI Résolution A.1106 (29), *Directives révisées pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS) de bord*
- OMI SN/Circ.227, *Directives relatives à l'installation d'un système d'identification automatique (AIS) de bord*
- OMI MSC.1/Circ.1252, *Directives sur la mise à l'essai annuelle du système d'identification automatique (AIS)*
- *Le règlement sur la sécurité de la navigation*, DORS/2005-134