



Radiosignaux

930

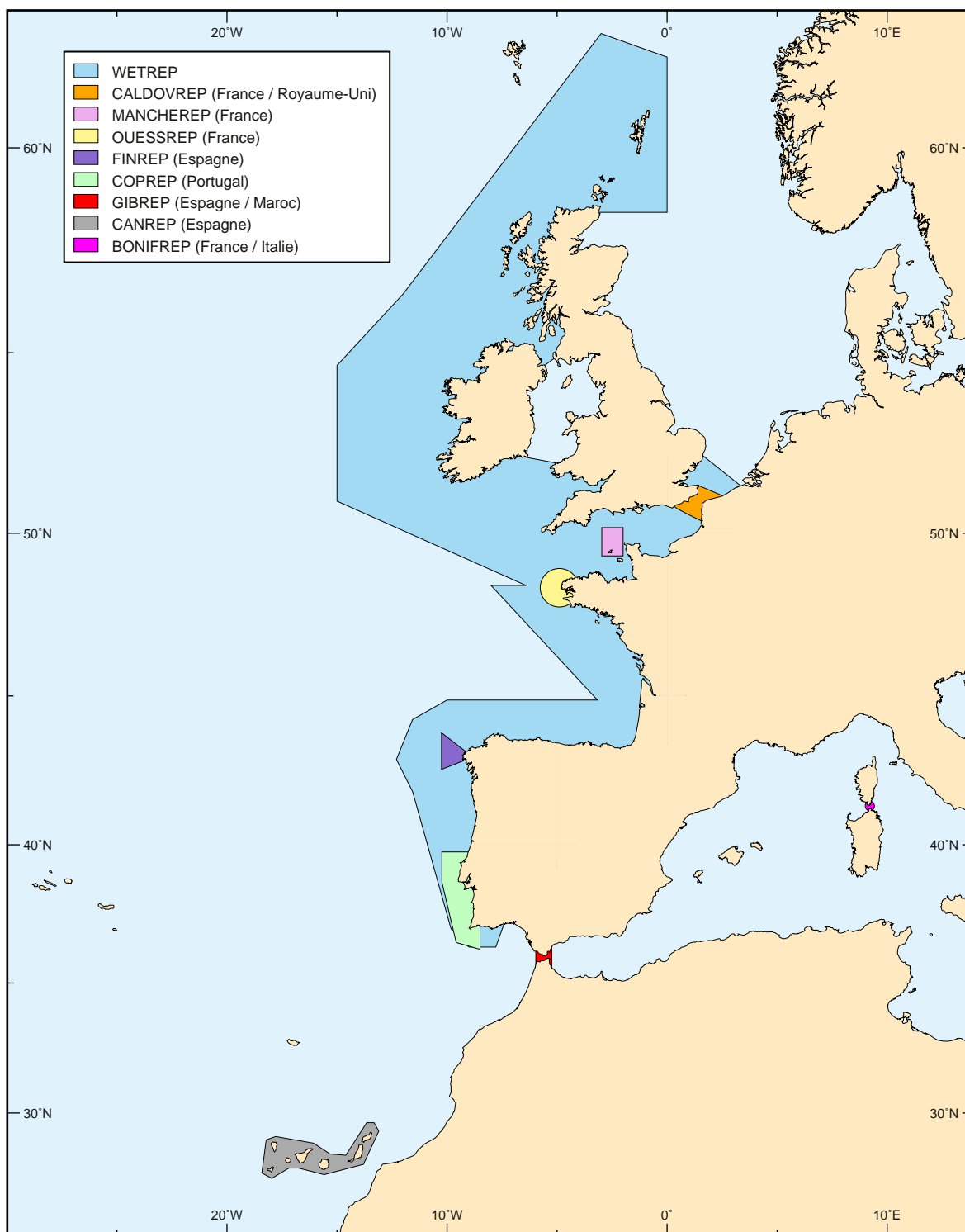
Systemes de comptes rendus

Version à jour au 16 janvier 2019
(Groupe hebdomadaire d'*Avis aux Navigateurs* n° 03)

Cette édition annule et remplace les précédentes

01 **1.3. Systèmes décrits dans le présent ouvrage**

07



1.3.A. — Les Systèmes de Comptes Rendus (sauf SURNAV).

13 L'ouvrage de *Radiosignaux 93.0* décrit par zone géographique, Manche et Atlantique, Méditerranée, Outre-Mer, les systèmes de comptes rendus suivants :

- 19 Systèmes de comptes rendus volontaires (tableaux à bandeau vert) :
- AMVER, US Coast Guard (§ 2.1.1.) ;
 - ARES, Italie (§ 2.3.1.).

01 **1.4. Les comptes rendus normalisés de l'OMI – Résolution A851(20)**

- 07 La résolution de l'OMI A851(20) portant sur les systèmes de comptes rendus de navires, adoptée le 27 novembre 1997 :
- Définit les principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris les directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins ;
 - Prie instamment les gouvernements de s'assurer que les systèmes de comptes rendus de navires et les prescriptions en matière de notification respectent autant que possible les principes généraux ;
 - Prie instamment également les gouvernements de porter le format et les procédures de comptes rendus à l'attention des propriétaires de navires et des gens de mer ainsi que des autorités désignées qui sont concernées ;
 - Recommande aux gouvernements et aux Etats Parties à [MARPOL 73/78](#) de mettre en œuvre ces directives.
- 13 Les systèmes de comptes rendus normalisés sont de plusieurs types et se distinguent par leur couverture géographique. On peut citer :
- le plan de route SP ;
 - le compte rendu de position PR ;
 - le compte rendu de déviation DR ;
 - le compte rendu final FR ;
 - le compte rendu sur les marchandises dangereuses DG ;
 - le compte rendu sur les substances nuisibles HS ;
 - le compte rendu sur les polluants marins MP ;
 - etc.

01 **1.4.1. Procédures**

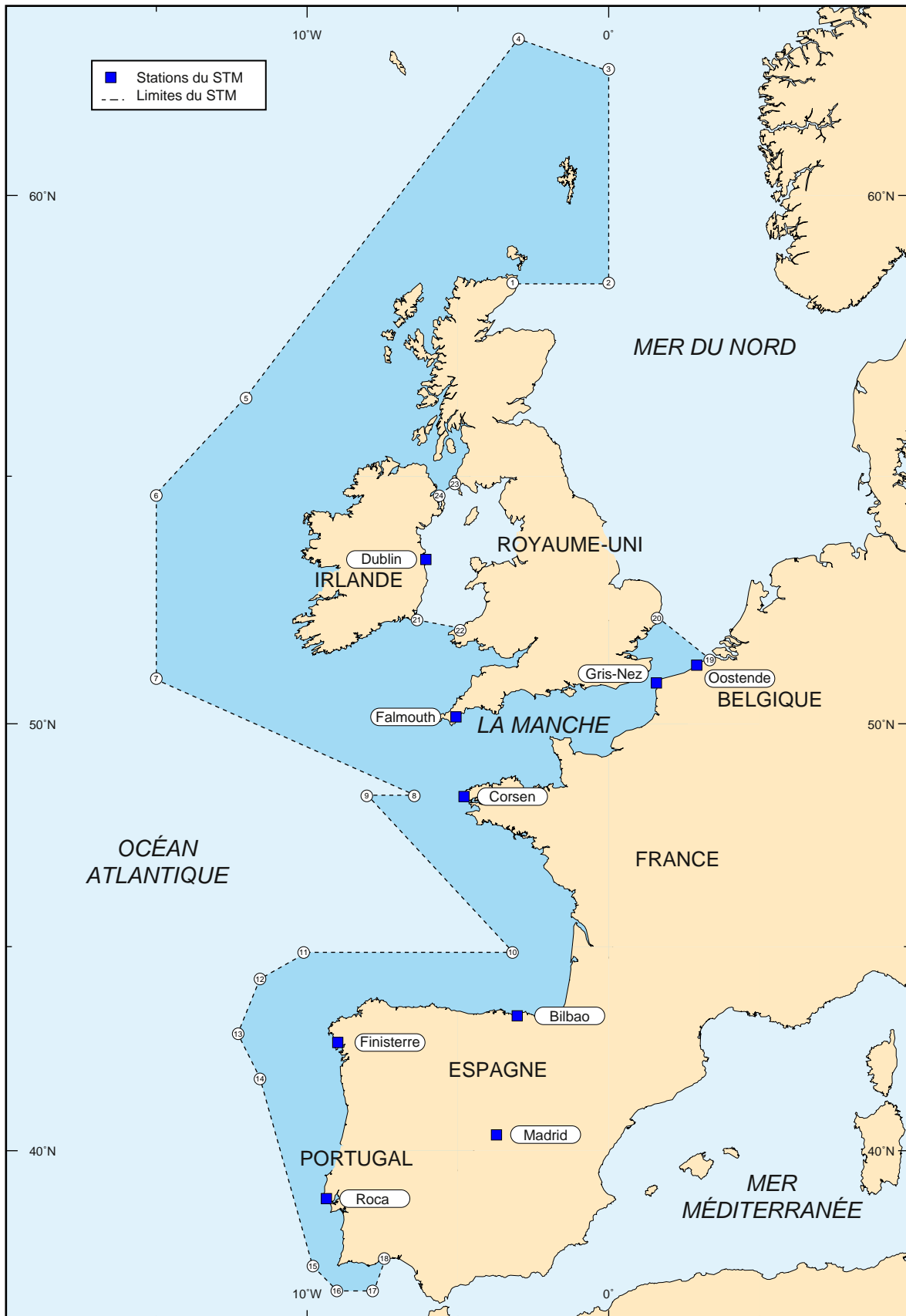
07 Le tableau ci-dessous précise, pour chaque type de compte rendu, le moment où il devrait être envoyé.

| |
|--|
| Plan de Route – SP |
| Avant l'heure de départ d'un port se trouvant dans la zone couverte par un système de compte rendu ou aussitôt que possible après l'avoir quitté, ou à l'entrée dans la zone couverte par un système. |
| Compte rendu de Position – PR |
| Lorsque cela est nécessaire pour garantir l'exploitation efficace du système. |
| Compte rendu de Déviation – DR |
| Lorsque la position du navire s'écarte sensiblement de celle qui peut être estimée sur la base des comptes rendus précédents, lorsque la route signalée est modifiée ou sur décision du capitaine. |
| Compte rendu Final – FR |
| À l'arrivée à destination ou au moment de quitter la zone couverte par un système. |
| Compte rendu sur les marchandises dangereuses – DG |
| Lorsqu'il se produit un événement entraînant une perte ou la probabilité d'une perte par-dessus bord en mer de marchandises dangereuses transportées en colis, y compris dans des conteneurs, des citernes mobiles, des véhicules routiers et ferroviaires et des barges de navire. |
| Compte rendu sur les substances nuisibles – HS |
| Lorsqu'il se produit un événement entraînant un rejet ou la probabilité d'un rejet d'hydrocarbures (Annexe I de MARPOL 73/78) ou de substances liquides nocives transportées en vrac (Annexe II de MARPOL 73/78). |
| Compte rendu sur les polluants marins – MP |
| S'il y a une perte ou une probabilité de perte par-dessus bord de substances nuisibles transportées en colis, y compris dans des conteneurs, des citernes mobiles, des véhicules routiers et ferroviaires et des barges de navires, et identifiées dans le Code maritime international des marchandises dangereuses comme polluants marins (Annexe III de MARPOL 73/78). |

01 **2.2. Manche et Atlantique**

01 **2.2.1. WETREP - Europe occidentale**

07



2.2.1.A. — WETREP.

WETREP

Généralités

Ce système de comptes rendus de navires-citernes d'Europe occidentale, en vigueur dans la Zone Particulièrement Vulnérable (ZPV) des eaux d'Europe occidentale, a pour objectifs de permettre de lancer des opérations de recherche et de sauvetage et de prendre des mesures pour prévenir la pollution aussi rapidement que possible si un sinistre est signalé ou si l'on est sans nouvelles d'un navire.

Zone La zone est délimitée par les positions suivantes (illustration 2.2.1.A.) :

| | |
|--|---|
| 1 : 58° 30,00' N — côte Est du Royaume-Uni | 2 : 58° 30,00' N — 0° 00,00' W |
| 3 : 62° 00,00' N — 0° 00,00' W | 4 : 62° 30,00' N — 3° 00,00' W |
| 5 : 56° 30,00' N — 12° 00,00' W | 6 : 54° 40,68' N — 15° 00,00' W |
| 7 : 50° 56,76' N — 15° 00,00' W | 8 : 48° 27,00' N — 6° 25,00' W |
| 9 : 48° 27,00' N — 8° 00,00' W | 10 : 44° 52,00' N — 3° 10,00' W |
| 11 : 44° 52,00' N — 10° 00,00' W | 12 : 44° 14,00' N — 11° 34,00' W |
| 13 : 42° 55,00' N — 12° 18,00' W | 14 : 41° 50,00' N — 11° 34,00' W |
| 15 : 37° 00,00' N — 9° 49,00' W | 16 : 36° 20,00' N — 9° 00,00' W |
| 17 : 36° 20,00' N — 7° 47,00' W | 18 : 37° 10,00' N — 7° 25,00' W |
| 19 : 51° 22,42' N — 3° 21,88' E | 20 : 52° 12,00' N — côte Est du Royaume-Uni |
| 21 : 52° 10,30' N — 6° 21,80' W | 22 : 52° 01,52' N — 5° 04,18' W |
| 23 : 54° 51,43' N — 5° 08,47' W | 24 : 54° 40,39' N — 5° 34,34' W |

Navires concernés

- La participation à ce système est rendue obligatoire, par la résolution [MSC.190\(79\)](#) de l'OMI, pour tous les types de pétroliers, en provenance ou à destination d'un port ou lieu d'escale de la zone concernée, d'un port en lourd > 600 tonnes et transportant une cargaison de :
 - pétrole brut lourd (densité à 15°C > 900 kg/m3) ;
 - fiouls lourds (densité à 15°C > 900 kg/m3 ou viscosité cinématique à 50°C > 180 mm2/s) ;
 - bitume, goudron et leurs émulsions.
- Le système ne s'applique pas à tout navire de guerre ou navire de guerre auxiliaire, ou à tout autre navire appartenant à un gouvernement contractant ou exploité par lui et utilisé pour un service public non commercial.

Législation : textes et règlements en vigueur

- Le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG).
- La résolution MSC.190(79) adoptée le 6 décembre 2004, relative au système de compte rendu obligatoire dans la Zone Particulièrement Vulnérable (ZPV) des eaux d'Europe occidentale.
- Dans le Pas de calais, le système de compte rendu obligatoire CALDOVREP.
- Dans La Manche, le système de compte rendu obligatoire MANCHEREP.
- Aux abords de Ouessant, le système de compte rendu obligatoire OUESSREP.
- Aux abords du Cap Finistère, le système de compte rendu obligatoire FINREP.

Autorités & contacts

| | | | |
|---------------------------------|-----|--|----------------------|
| MRCC Oostende (Belgique) | | | 51° 14' N — 2° 55' E |
| TF | +32 | (0)59 70 10 00 (0)59 70 11 00 (0)59 25 54 90 | |
| Fax | +32 | (0)59 70 36 05 | |
| Mél | | kustwachtoostende@vlaanderen.be | |
| Fréquences | | Can. 09, 16, 27, 70 2182 kHz | |
| MMSI | | 002059981 | |
| MRCC Madrid (Espagne) | | | 40° 24' N — 3° 43' W |
| TF | +34 | 91 755 91 33 91 755 91 32 | |
| Fax | +34 | 91 526 14 40 | |
| Inmarsat-C | | 422423124 | |
| Mél | | cncs@sasemar.es | |

| | | | | |
|-------------------------------------|------|--|--|-----------------------|
| MRCC Finisterre (Espagne) | | | | 42° 42' N — 8° 59' W |
| TF | +34 | 981 76 73 20 981 76 75 00 | 981 76 77 38 | |
| Fax | +34 | 981 76 77 40 | | |
| TLX | +52 | 82268 SAFIS | 86207 SAFIS | |
| Inmarsat-C | +580 | 422423127 | | |
| Mél | | finister@sasemar.es | finisterre@sasemar.es | |
| Fréquences | | Can. 11, 16, 70 2182, 2187,5 kHz | | |
| MMSI | | 002240993 | | |
| MRCC Bilbao (Espagne) | | | | 43° 21' N — 3° 02' W |
| TF | +34 | 944 83 70 53 | 944 83 94 11 | |
| Fax | +34 | 944 83 91 61 | | |
| Mél | | bilbao@sasemar.es | | |
| Fréquences | | Can. 10, 16, 70, 74 2182, 2187,5 kHz | | |
| MMSI | | 002240996 | | |
| MRCC Gris-Nez (France) | | | | 50° 52' N — 1° 35' E |
| TF | +33 | (0)3 21 87 21 87 | | |
| Fax | +33 | (0)3 21 87 78 55 | | |
| TLX | +42 | 130680 CROSSGN | | |
| Inmarsat-C | +580 | 422799256 | | |
| Mél | | gris-nez@mrccfr.eu | | |
| Fréquences | | Can. 16, 70 | | |
| MMSI | | 002275100 | | |
| MRCC Corsen (France) | | | | 48° 25' N — 4° 47' W |
| TF | +33 | (0)2 98 89 31 31 | | |
| Fax | +33 | (0)2 98 89 65 75 | | |
| TLX | +42 | 940086 CROCO | | |
| Mél | | corsen@mrccfr.eu | | |
| Fréquences | | Can. 16, 70 | | |
| MMSI | | 002275300 | | |
| MRCC Dublin (Irlande) | | | | 53° 20' N — 6° 15' W |
| TF | +353 | (0)1 662 09 22 | (0)1 662 09 23 | |
| Fax | +353 | (0)1 662 07 95 | | |
| Mél | | mrccdublin@dtas.ie | mrccdublin@irishcoastguard.ie | |
| Fréquences | | Can. 16, 70 | | |
| MMSI | | 002500300 | | |
| Nota : | | Les comptes rendus peuvent également être transmis au MRCC Dublin par l'intermédiaire de : | | |
| | | MRSC Valentia | MMSI : 002500200 | 51° 56' N — 10° 21' W |
| | | MRSC Malin Head | MMSI : 002500100 | 55° 22' N — 7° 21' W |
| MRCC Roca Control (Portugal) | | | | 38° 42' N — 9° 18' W |
| TF | +351 | 214 46 48 38 | | |
| Fax | +351 | 214 46 48 39 | | |
| Mél | | oper.vts@imarpor.pt | | |
| Fréquences | | Can. 22, 69, 78, 79 | | |
| MMSI | | 002633030 | | |

01 2.2.2. MAREP - Manche

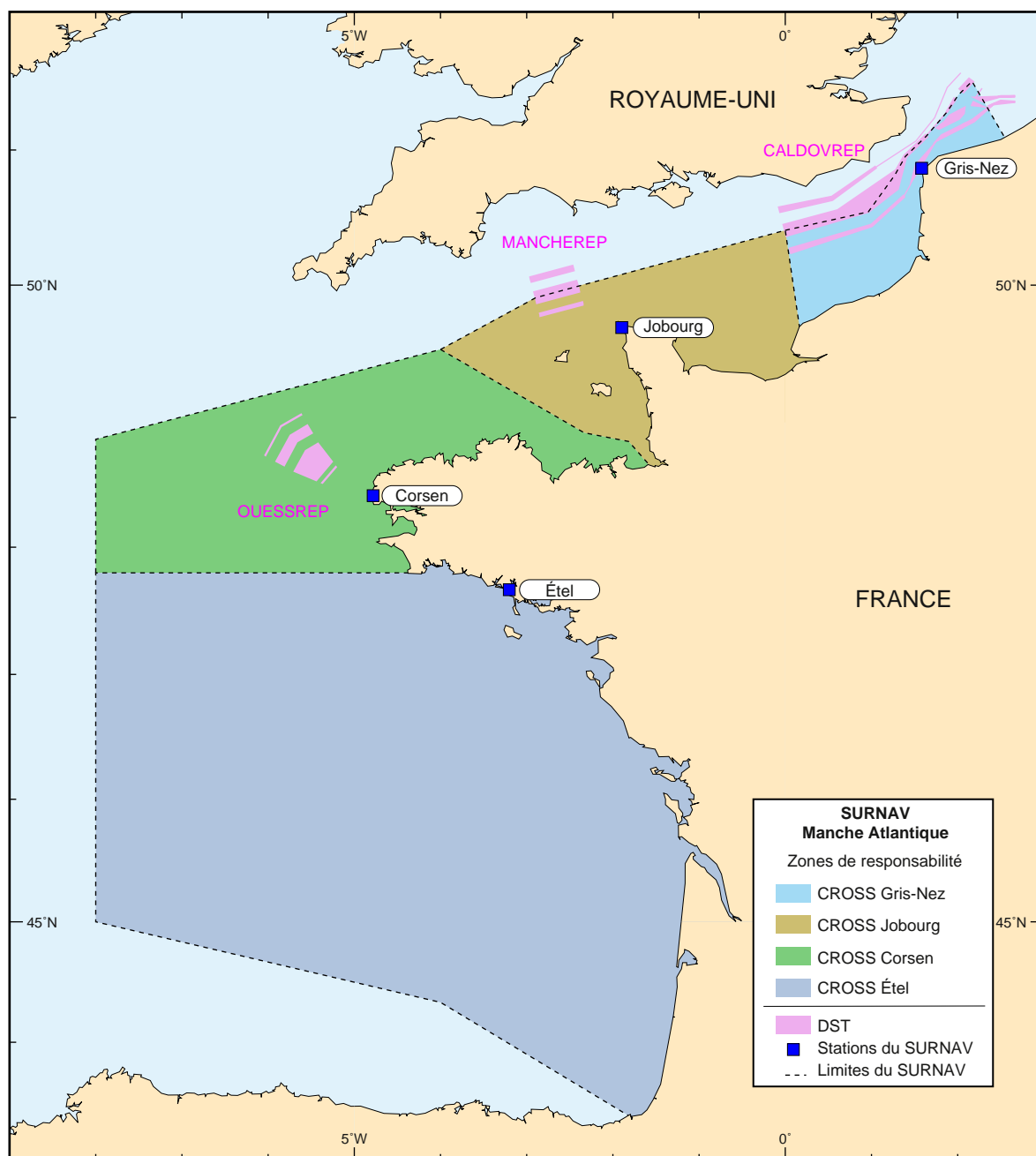
MAREP

Depuis le 1er janvier 2018, le système de comptes rendus volontaires MAREP est abrogé.

2.2.2.B. — MAREP.

01 2.2.3. SURNAV Manche Atlantique

07



2.2.3.A. — SURNAV Manche Atlantique.

SURNAV Manche Atlantique

Généralités

Ce système a pour but la surveillance des mouvements et de l'état des navires transportant des hydrocarbures ou des substances dangereuses ou nocives qui naviguent dans les approches des côtes françaises de la Mer du Nord, de La Manche et de l'Atlantique. Les règles de navigation concernant ces navires sont précisées dans les instructions nautiques.

Zone

Zone Économique Exclusive (ZEE) française, Mer du Nord, Manche et Atlantique (illustration 2.2.3.A.).

Navires concernés

Participation obligatoire pour :

- 1 Les navires transportant des hydrocarbures ou des résidus gazeux d'hydrocarbures dont la liste est fixée par l'annexe 1 de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73).
- 2 Les navires :
 - A - Transportant des substances liquides nocives définies par l'annexe 2 de la convention MARPOL et classées dans la catégorie A et B au chapitre 17 du recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac de l'OMI (recueil IBC).
 - B - Transportant des substances dangereuses telles que définies aux 2°, 3°, 4° et 5° de l'article premier du décret n° 79-703 du 7 août 1979 et listés ci-dessous :
 - a) - Navires transportant les substances suivantes :
plutonium 239, uranium 233, 235, 238, thorium, ainsi que toute matière, à l'exception des minerais, contenant une ou plusieurs de ces matières.
 - b) - Navires transportant en vrac les substances suivantes :
acétaldéhyde (UN 1089), éther éthylique (UN 1155), éther éthylvinyle (UN 1302), monoéthylamine (UN 1036), nitrate d'ammonium (UN 0222), oxyde de propylène (UN 1280).
 - c) - Navires transportant des composés organochlorés :
Par exemple pesticides organochlorés (UN 2761 -2762 - 2995 - 2996).
 - d) - Navires transportant en vrac des gaz liquéfiés.
 - C - Citernes non inertées.
- 3 Les navires transportant :
 - des substances liquides nocives telles que définies à l'annexe 2 de la convention MARPOL et non visées en 2, ci-dessus ;
 - des substances liquides nuisibles telles que définies à l'annexe 3 de la convention MARPOL ;
 - des marchandises dangereuses, au sens :
 - a) - du code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG-International Maritime Dangerous Goods) y compris les matières radioactives visées par le recueil INF ;
 - b) - du chapitre 17 du recueil international des règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac de l'OMI (recueil IBC) et du chapitre 19 du recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac de l'OMI (recueil IGC).

Législation : textes et règlements en vigueur

- 1 L'arrêté interpréfectoral n° 2002/99 Brest du 18 octobre 2002 - n° 2002/58 Cherbourg du 11 décembre 2002, réglementant la navigation aux approches des côtes françaises de la Mer du Nord, de La Manche et de l'Atlantique en vue de prévenir les pollutions accidentelles, qui prévoit en particulier les dispositions suivantes :
 - dans les eaux territoriales et sous réserve des dispositions ci-dessous, les navires visés aux rubriques 1 et 2 du para « Navires concernés » et d'un tonnage > 3 000 UMS ou 1 600 tjb doivent se tenir en permanence à au moins 7 M des côtes françaises les plus proches sauf dans la voie NE du DST du Pas de Calais, et les passages et chenaux définis par arrêté particulier du préfet maritime ;
 - dans les eaux territoriales, le capitaine d'un navire visé par le système de comptes rendus ne disposant pas de ses capacités normales de manœuvre ou de navigation, est tenu de prendre toute mesure que le préfet maritime peut être conduit à lui prescrire en vue d'assurer la sécurité de la navigation et d'éviter les menaces de pollution.
- 2 L'arrêté interpréfectoral n° 2004/02 Brest – n° 2004/04 Cherbourg du 27 janvier 2004, réglementant le signalement des accidents et incidents de mer dans la zone économique bordant les côtes françaises de la Mer du Nord, de La Manche et de l'Atlantique en vue de prévenir les pollutions marines accidentelles, qui abroge et modifie l'article 9 de l'arrêté interpréfectoral n° 2002/99 Brest - n° 2002/58 Cherbourg.

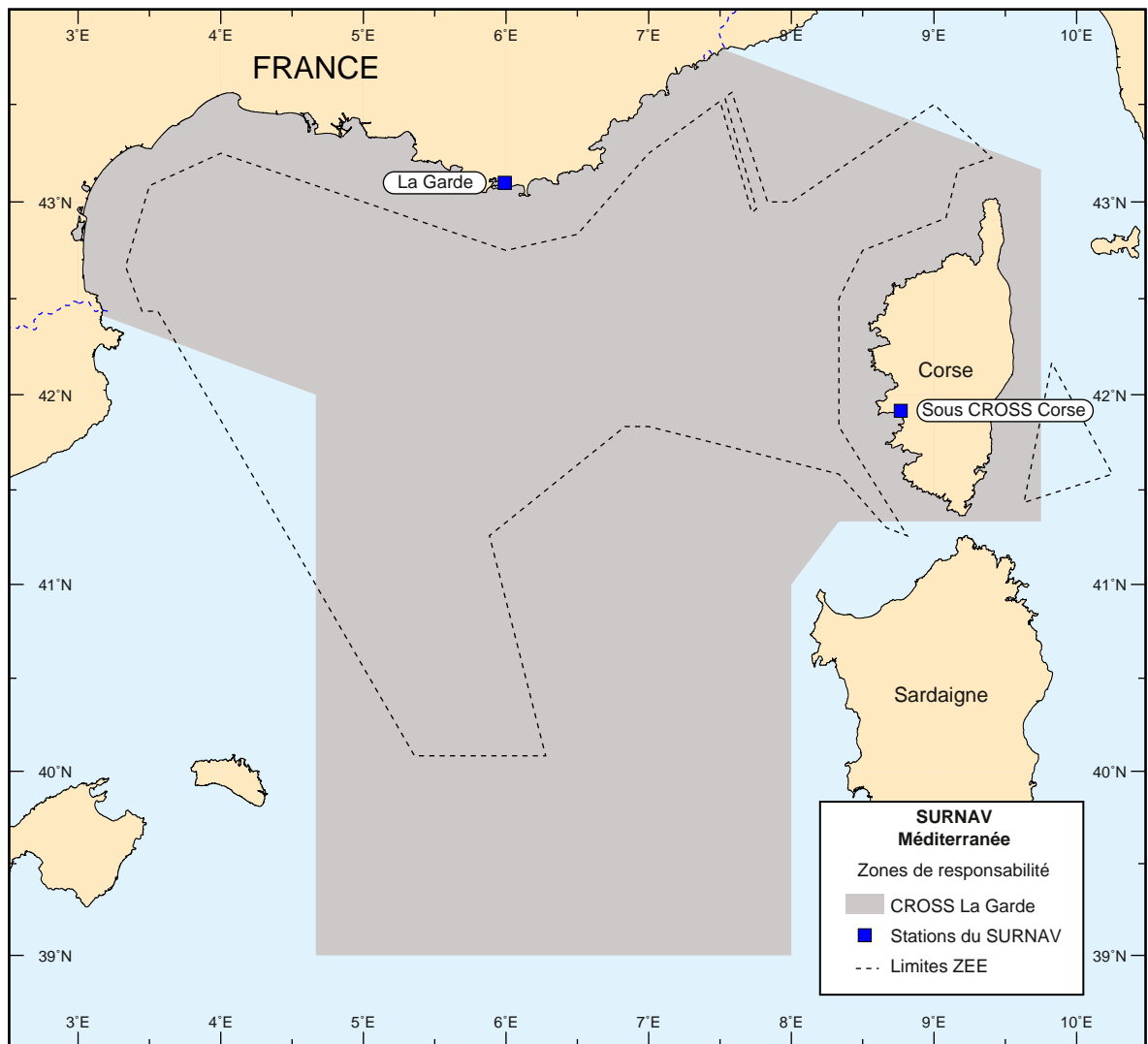
Le pilotage s'applique dans la zone du STM BONIFREP. Les points de prise de pilote sont aux entrées Est et Ouest du dispositif de navigation :
 - Point Est : 41° 24,80' N — 9° 30,00' E
 - Point Ouest : 41° 17,28' N — 8° 58,50' E

2.3.2.B. — BONIFREP.

1825

01 **2.3.3. SURNAV Méditerranée**

07



2.3.3.A. — SURNAV Méditerranée.

SURNAV Méditerranée

Généralités

Ce système a pour but la surveillance des mouvements et de l'état des navires transportant des hydrocarbures ou des substances dangereuses ou nocives qui naviguent dans les approches des côtes françaises de la Mer Méditerranée. Les règles de navigation concernant ces navires sont précisées dans les instructions nautiques.

Zone

Zone Économique Exclusive (ZEE) française de Méditerranée.

Navires concernés

Participation obligatoire :

- 1 Pour les navires suivants :
 - 1.1. navires-citernes transportant des hydrocarbures, dont la liste est fixée par l'appendice I de l'annexe I de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) ;
 - 1.2. navires transportant des substances liquides nocives transportées en vrac définies par l'appendice II de l'annexe II de la convention MARPOL 73/78 et classées dans les catégories X ou Y au chapitre 17 du recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac, dit recueil IBC ;
 - 1.3. navires transportant des substances dangereuses telles que définies aux 2° et 3° de l'article 1er du décret n° 79.703 du 7 août 1979, à savoir :
 - du plutonium 239, de l'uranium 233, 235, 238, du thorium, ou toute matière en contenant à l'exception des minerais ;
 - de l'acétaldéhyde, de l'éther éthylique, de l'éther éthylvinyle, du monoéthylamine, du nitrate d'ammonium, de l'oxyde de propylène.
 - 1.4. navires incinérateurs transportant des composés organochlorés ;
 - 1.5. navires transportant en vrac des gaz liquéfiés.
- 2 Ainsi que pour les navires transportant :
 - 2.1. des substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la convention MARPOL 73/78 et qui ne seraient pas déjà visées au paragraphe 1 ci-dessus ;
 - 2.2. des substances nuisibles transportés en colis telles que définies à l'annexe III de la convention MARPOL ;
 - 2.3. des marchandises dangereuses, au sens :
 - du code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG) ;
 - du chapitre 17 du recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac de l'OMI (recueil IBC) ;
 - du chapitre 19 du recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac de l'OMI (recueil IGC).

Textes en vigueur

- 1 L'arrêté préfectoral n° 047/2017 du 28 mars 2017, réglementant la navigation aux approches des côtes françaises de Méditerranée en vue de prévenir les pollutions marines accidentelles, qui prévoit en particulier pour les navires-citernes transportant des hydrocarbures (MARPOL73/78, appendice I de l'annexe I) et des substances liquides nocives de classe A et B (recueil IBC) les dispositions suivantes :
 - Pendant toute la durée de leur transit ou de leur séjour dans les eaux territoriales ou intérieures françaises sauf lorsqu'ils sont amarrés à quai dans un port, les navires concernés par ce système de comptes rendus sont tenus d'assurer en permanence les veilles prévues par le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM - GMDSS) pour une zone (A1 + A2) ainsi que toute fréquence particulière à certaines zones conformément au para « Autorités & contacts ». Par ailleurs, ils sont tenus de répondre à tout appel des navires de l'État et des stations côtières françaises qui peuvent leur prescrire de passer sur une fréquence de dégagement.
 - Dans les eaux territoriales et sous réserve des dispositions de l'alinéa suivant, les navires visés à la rubrique 1 du paragraphe « navires concernés » et d'une jauge brute supérieure ou égale à 300 doivent se tenir en permanence à au moins 7 M des côtes françaises, sauf dans les chenaux d'accès aux ports définis par arrêtés particuliers du préfet maritime dont :
Port-La-Nouvelle, Sète, Golfe de Fos-Sur-Mer, Marseille, Toulon, Ajaccio, Porto-Vecchio, Solenzara, Lucciana, Bastia.
Pour l'application de la présente mesure, les capitaines doivent considérer que la distance de 7 M est un minimum ; ils doivent, par ailleurs, prendre en compte dans le choix de leur route les conditions météorologiques ainsi que les possibilités d'assistance auxquelles ils pourraient raisonnablement s'attendre en cas d'avarie, pour se tenir, en tant que de besoin, à une distance supérieure.
Les dispositions prévues au présent alinéa ne s'appliquent pas au transit des navires dans le détroit des Bouches de Bonifacio et dans le dispositif de séparation du trafic du canal de Corse où les modalités de circulation des navires sont prévues par des arrêtés particuliers ainsi que par des recommandations de l'OMI.
 - Dans les eaux territoriales, le capitaine de tout navire concerné par ce système de comptes rendus et ne disposant pas de ses capacités normales de manoeuvre ou de navigation, est tenu d'en informer le CROSS MED et de prendre toute mesure que le préfet maritime de la Méditerranée peut être conduit à lui prescrire en vue d'assurer la sécurité de la navigation et d'éviter les menaces de pollution.
 - Lorsque, pour cause de sécurité et d'urgence et hors cas de mouillages liés à des mouvements portuaires ou à des considérations commerciales, les navires concernés par ce système de comptes rendus ayant l'intention de mouiller dans