



ASSEMBLEE - 15ème session
Point 12 de l'ordre du jour

OMI

RESOLUTION A.601(15)

adoptée le 19 novembre 1987

PRESENTATION ET AFFICHAGE DES RENSEIGNEMENTS
SUR LA MANOEUVRE A BORD DES NAVIRES

L'ASSEMBLEE,

RAPPELANT les dispositions de l'article 15, alinéa j), de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale qui ont trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime,

RAPPELANT EGALEMENT qu'elle a adopté, par la résolution A.209(VII), la recommandation sur les renseignements à faire figurer dans les manuels de manoeuvre afin d'assurer l'uniformité de ces renseignements à bord des navires,

NOTANT l'importance que revêt l'amélioration de la sécurité de la navigation,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire d'uniformiser la présentation et le contenu de la fiche de pilotage et de l'affiche de timonerie et d'établir une structure pour le manuel de manoeuvre qui fournisse aux navigateurs des renseignements plus détaillés sur les caractéristiques de manoeuvre des navires,

AYANT EXAMINE la recommandation faite par le Comité de la sécurité maritime à sa cinquante-troisième session :

1. ADOPTE la recommandation sur la présentation et l'affichage des renseignements sur la manoeuvre à bord des navires figurant à l'annexe de la présente résolution, qui remplace la recommandation adoptée par la résolution A.209(VII);

2. INVITE tous les gouvernements intéressés à prendre les mesures nécessaires pour donner effet à la recommandation dès que possible;

3. PRIE le Comité de la sécurité maritime de maintenir la recommandation à l'étude afin de l'améliorer en fonction des progrès techniques et de l'expérience acquise au niveau de son application.

ANNEXE

RECOMMANDATION SUR LA PRESENTATION ET L'AFFICHAGE DES
RENSEIGNEMENTS SUR LA MANOEUVRE A BORD DES NAVIRES

1 INTRODUCTION

1.1 En application de la recommandation relative aux renseignements concernant la capacité de manoeuvre et les distances d'arrêt des navires adoptée par la résolution A.160(ES.IV) et des dispositions du paragraphe 10 de la règle II/1 de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, il est recommandé aux Administrations d'exiger que les renseignements sur la manoeuvre spécifiés ci-après soient prévus à bord des navires de façon à pouvoir être utilisés par les navigateurs.

1.2 Les renseignements concernant la manoeuvre des navires devraient être présentés comme suit :

- .1 fiche de pilotage;
- .2 affiche de timonerie;
- .3 manuel de manoeuvre.

2 APPLICATION

2.1 L'Administration devrait recommander que des renseignements sur la manoeuvre soient prévus sous la forme spécifiée dans les modèles figurant aux appendices comme suit :

- .1 la fiche de pilotage devrait être prévue à bord de tous les navires neufs auxquels s'appliquent les prescriptions de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée;

- .2 la fiche de pilotage, l'affiche de timonerie et le manuel de manoeuvre devraient être prévus à bord de tous les navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 100 mètres auxquels s'appliquent les prescriptions de la Convention SOLAS de 1974 telle que modifiée et de tous les navires-citernes pour produits chimiques et des transporteurs de gaz, quelles que soient leurs dimensions.

2.2 L'Administration devrait encourager les navires existants, ainsi que les navires qui peuvent présenter un danger en raison de leurs dimensions ou de leurs caractéristiques inhabituelles, à avoir à bord des renseignements sur la manoeuvre.

2.3 Les renseignements sur la manoeuvre devraient être amendés lorsque le navire fait l'objet d'une modification ou d'une transformation qui peut changer ses caractéristiques de manoeuvre ou ses dimensions maximales.

3 RENSEIGNEMENTS SUR LA MANOEUVRE

3.1 Fiche de pilotage (appendice 1)

La fiche de pilotage, qui doit être remplie par le capitaine, est destinée à fournir des renseignements au pilote lorsqu'il embarque à bord du navire. Ces renseignements devraient décrire l'état actuel du navire, pour ce qui est du chargement, des appareils de propulsion et de manoeuvre et de tout autre matériel pertinent. Le contenu de la fiche de pilotage peut être utilisé sans qu'il soit nécessaire d'effectuer des essais de manoeuvre spéciaux.

3.2 Affiche de timonerie (appendice 2)

L'affiche de timonerie devrait être affichée en permanence dans la timonerie. Elle devrait contenir des renseignements généraux et détaillés décrivant les caractéristiques de manoeuvre du navire et être d'une dimension telle qu'elle puisse être utilisée aisément. La manoeuvrabilité du navire peut différer de ce qui est indiqué sur l'affiche selon les conditions du milieu, l'état de la coque et les conditions de chargement.

3.3 Manuel de manoeuvre (appendice 3)

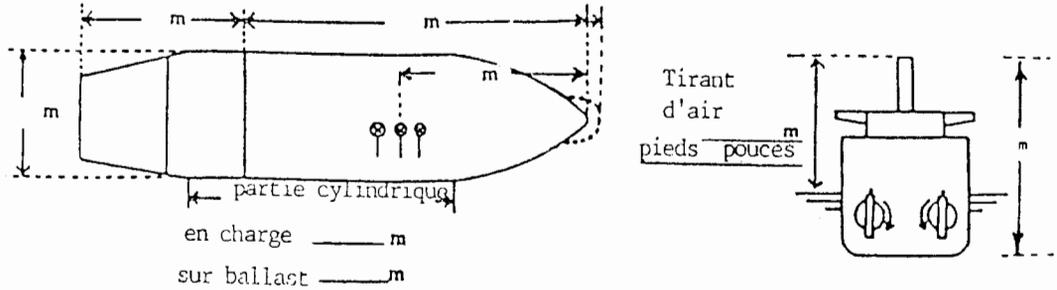
Il devrait être prévu à bord un manuel de manoeuvre qui devrait contenir des renseignements exhaustifs sur les caractéristiques de manoeuvre du navire et autres données pertinentes. On devrait notamment y faire figurer les renseignements mentionnés sur l'affiche de timonerie ainsi que les autres renseignements sur la manoeuvre qui pourraient être disponibles. Il est possible d'estimer la plupart des renseignements sur la manoeuvre contenus dans le manuel; toutefois, certains devraient être déterminés sur la base d'essais. Les renseignements du manuel peuvent être complétés au cours de la durée de l'exploitation du navire.

APPENDICE I

FICHE DE PILOTAGE

Nom du navire _____ Date _____
 Indicatif d'appel _____ Port en lourd _____ tonnes Année de construction _____
 Tirant d'eau arrière ___ m, ___ pieds ___ pouces Avant ___ m, ___ pieds ___ pouces Déplacement ___ tonnes

CARACTERISTIQUES DU NAVIRE			
Longueur hors tout _____ m,	Chaîne d'ancre : Bâbord _____ maillons,	Tribord _____ maillons,	
Largeur _____ m	Arrière _____ maillons		
Etrave à bulbe Oul/Non	(1 maillon = _____ m/ _____ brasses)		



Type de machine _____		Puissance maximale _____ kW (_____ ch)	
Ordre de la manoeuvre à la machine	tm/pas	Vitesse en noeuds	
		en charge	Sur ballast
En avant toute En avant demie En avant lente En avant très lente			
En arrière très lente En arrière lente En arrière demie En arrière toute		Limite de temps en marche arrière _____ minutes En avant toute à arrière toute _____ secondes Nombre maximal de démarrages consécutifs _____ Régime minimal _____ tm noeuds Puissance en marche arrière _____ % de la puissance en marche avant	

APPENDICE 3

RENSEIGNEMENTS QU'IL EST RECOMMANDE D'INCORPORER DANS
LE MANUEL DE MANOEUVRE

SOMMAIRE

- 1 Description du navire
 - 1.1 Caractéristiques du navire
 - 1.2 Caractéristiques de la machine principale
- 2 Caractéristiques de manoeuvre en eau profonde
 - 2.1 Comportement au changement de cap
 - 2.2 Cercles de giration en eau profonde
 - 2.3 Giration en accélération
 - 2.4 Essais de correction des embardées
 - 2.5 Manoeuvre d'homme à la mer et manoeuvre de cap parallèle
 - 2.6 Performance des propulseurs latéraux
- 3 Caractéristiques de l'arrêt et du contrôle de la vitesse en eau profonde
 - 3.1 Aptitude du navire à s'arrêter
 - 3.2 Comportement du navire en décélération
 - 3.3 Comportement du navire en accélération
- 4 Caractéristiques de manoeuvre en eau peu profonde
 - 4.1 Cercle de giration en eau peu profonde
 - 4.2 Accroupissement
- 5 Caractéristiques de manoeuvre dans le vent
 - 5.1 Force et moments du vent
 - 5.2 Limites de la tenue du cap
 - 5.3 Dérive sous l'effet du vent
- 6 Caractéristiques de manoeuvre à faible vitesse
- 7 Renseignements supplémentaires

1 Description du navire

1.1 Caractéristiques du navire

1.1.1 Renseignements généraux

Nom du navire, numéro et lettres distinctifs, année de construction

1.1.2 Jauge brute et renseignements connexes

Jauge brute, port en lourd et déplacement (au tirant d'eau d'été)

1.1.3 Dimensions et coefficients principaux

Longueur hors-tout, longueur entre perpendiculaires, largeur hors membres, creux sur quille, tirant d'eau d'été, tirant d'eau sur lest normal, coefficients de coque en charge d'été et sur ballast normal

Hauteur totale sur quille

1.1.4 Machine principale

Type, nombre de moteurs et puissance développée

1.1.5 Hélice

Type, nombre diamètre, pas, sens de rotation, immersion de l'hélice

1.1.6 Gouvernail

Type, nombre, surface totale de gouvernail, rapport de surface de gouvernail (en pleine charge et sur ballast normal)

1.1.7 Propulseurs avant et arrière

Type, nombre, puissance et emplacement

1.1.8 Profils avant et arrière

1.1.9 Angles morts à l'avant et à l'arrière : spécifier leurs dimensions (en pleine charge et sur ballast normal)

- 1.1.10 Autres caractéristiques de coque
 - Surface projetée des profils longitudinaux et latéraux au-dessus de la flottaison (en pleine charge et sur ballast normal)
 - Longueur de la partie centrale du navire dont les parois latérales sont parallèles, pour l'accostage (en pleine charge et sur ballast normal)

1.2 Caractéristiques de la machine principale

- 1.2.1 Tableaux des vitesses de manoeuvre (déterminées sur la base d'essais ou d'estimations, en pleine charge et sur ballast)
Nombre de tours/minutes de la machine, vitesse du navire et poussée (en avant) correspondant aux ordres à la machine
- 1.2.2 Régime critique
- 1.2.3 Délai nécessaire pour modifier le réglage du transmetteur d'ordres à la machine (tels que spécifiés au paragraphe 3.1.2) dans des conditions normales et en cas d'urgence
- 1.2.4 Délai arrière
- 1.2.5 Régime minimal de fonctionnement (pour les moteurs diesel) et vitesse correspondante du navire
- 1.2.6 Nombre maximal de démarrages consécutifs (pour les moteurs diesel)

2 Caractéristiques de manoeuvre en eau profonde

2.1 Comportement au changement de cap

- 2.1.1 Résultats de l'essai de giration initiale (déterminés sur la base d'essais ou d'estimations, en pleine charge et sur ballast), conditions de l'essai, schémas de l'angle de cap par rapport au temps nécessaire et au trajet du navire

2.1.2 Résultats de l'essai de changement de cap (déterminés sur la base d'essais ou d'estimations, en pleine charge et sur ballast)

Courbes de la distance sur laquelle s'effectue le changement de cap et point de départ de la manoeuvre d'inversion du gouvernail pour obtenir l'angle requis de changement de cap (en pleine charge et sur ballast)

2.2 Cercles de giration en eau profonde (déterminés sur la base d'essais ou d'estimations, en pleine charge et sur ballast)

2.2.1 Résultats de l'essai de giration

Conditions de l'essai, résultats de l'essai (avance et transfert) et trajet de giration à pleine vitesse avant en route libre

2.2.1.1 Cercles de giration en pleine charge et sur ballast (le trajet de l'arrière du navire devrait être indiqué)

2.2.1.2 Les renseignements présentés devraient concerner la giration sur tribord (à moins que la giration sur bâbord ne présente des différences significatives)

2.2.1.3 La vitesse initiale du navire devrait être la pleine vitesse avant en route libre

2.2.1.4 Il conviendrait de préciser les temps et vitesses pour les girations de 90°, 180°, 270° et 360°, avec schéma du navire

2.2.1.5 L'angle de barre utilisé dans l'essai devrait être l'angle de barre maximal

2.3 Giration en accélération (déterminée sur la base d'essais ou d'estimations)

Présenter les renseignements pour le navire en pleine charge et sur ballast de la même façon qu'à la rubrique 2.2 pour le cercle de giration. Le navire accélère départ arrêté, machine réglée sur la vitesse avant maximale de manoeuvre et gouvernail à l'angle maximal

2.4 Essais de correction des embardées (essais ou estimations)

2.4.1 Résultats des essais de manoeuvres en zigzag et de démarrage en pleine charge ou sur ballast sous forme de schémas indiquant les changements de cap et l'angle de barre

2.5 Manoeuvre d'homme à la mer et manoeuvre de cap parallèle

2.5.1 Manoeuvre d'homme à la mer (essais)

Donner les schémas de giration sur tribord et sur bâbord en pleine charge et sur ballast

2.5.2 Manoeuvre de cap parallèle (estimation)

Schémas montrant le déplacement latéral du navire pour se placer sur un cap parallèle en utilisant l'angle de barre maximal

2.6 Performance des propulseurs latéraux (déterminée sur la base d'essais ou d'estimations)

2.6.1 Schémas de giration à vitesse nulle en pleine charge ou sur ballast pour les propulseurs avant et arrière utilisés séparément et ensemble

2.6.2 Inclure des schémas illustrant l'effet de la vitesse en avant sur la giration

2.6.3 Donner des renseignements sur l'effet du vent sur la giration

3 Caractéristiques de l'arrêt et du contrôle de la vitesse en eau profonde

3.1 Aptitude du navire à s'arrêter

3.1.1 Résultats de l'essai d'arrêt (déterminés sur la base d'essais)

Conditions de l'essai, trajets du navire, régime, vitesse, distance réelle parcourue, erre en avant et erre latérale.

Effectuer deux essais ou plus, et notamment un essai de passage d'arrière toute à la vitesse maximale en route libre en avant et un essai de passage de la vitesse maximale en avant à arrière toute

3.1.2 Performance à l'arrêt (estimation)

Donner des renseignements et schémas concernant la distance réelle parcourue, l'erre en avant, l'erre latérale avec indication du temps nécessaire et facteur de ralentissement sur la distance réelle parcourue (distance/ralentissement d'un noeud) pour le navire en pleine charge et sur ballast, pour les manoeuvres suivantes :

vitesse maximale en route libre : en arrière toute
pleine vitesse avant : en arrière toute
demi-vitesse avant : en arrière toute
vitesse lente avant : en arrière toute
vitesse maximale en route libre : stopper la machine
pleine vitesse avant : stopper la machine
demi-vitesse avant : stopper la machine
vitesse lente avant : stopper la machine

3.2 Comportement du navire en décélération (déterminé sur la base d'estimations)

3.2.1 Capacité de ralentissement (estimation)

Donner des renseignements et schémas concernant la distance réelle parcourue avec indication du temps et le facteur de ralentissement du navire en pleine charge et sur ballast pour les manoeuvres suivantes de la machine :

vitesse maximale en route libre - "attention machines"
en avant toute - en avant demie
en avant demie - en avant lente
en avant lente - en avant très lente

3.3 Comportement du navire en accélération (estimation)

3.3.1 Donner des renseignements et schémas concernant la distance réelle parcourue avec indication du temps nécessaire au navire pour passer de la vitesse zéro à la vitesse maximale en route libre

4 Caractéristiques de manoeuvre en eau peu profonde

4.1 Cercle de giration en eau peu profonde (estimation)

4.1.1 Cercle de giration en pleine charge (indiquer le trajet de l'arrière du navire)

4.1.2 La vitesse initiale du navire devrait être la demi-vitesse avant

4.1.3 Il conviendrait de préciser les temps et vitesses pour les girations de 90°, 180°, 270° et 360°, avec schéma du navire

4.1.4 L'angle de barre devrait être l'angle maximal et le rapport de la profondeur de l'eau au tirant d'eau devrait être de 1,2

4.2 Accroupissement (estimation)

4.2.1 Etablir les courbes pour eau peu profonde et largeur de chenal illimitée, en indiquant l'enfoncement maximal en fonction de la vitesse du navire pour différents rapports profondeur de l'eau/tirant d'eau

4.2.2 Etablir des courbes pour eau peu profonde et restreinte, en indiquant l'enfoncement maximal en fonction de la vitesse pour différents facteurs d'obstruction

5 Caractéristiques de la manoeuvre dans le vent

5.1 Force et moments du vent (estimation)

5.1.1 Donner des renseignements sur la force et les moments du vent agissant sur le navire pour différentes vitesses et directions relatives du vent en pleine charge et sur ballast pour faciliter l'accostage

5.2 Limites de la tenue du cap (estimation)

5.2.1 Donner les renseignements qui indiquent les effets du vent sur l'aptitude du navire à tenir le cap, en pleine charge et sur ballast

5.3 Dérive sous l'effet du vent (estimation)

5.3.1 Donner des renseignements sur la dérive du navire sous l'effet du vent quand il lui est impossible d'utiliser ses machines

6 Caractéristiques de manoeuvre à faible vitesse (essai ou estimation)

6.1 Donner des renseignements sur le régime minimal de la machine principale et la vitesse correspondante du navire

6.2 Renseignements sur la vitesse minimale à laquelle le navire peut tenir le cap pendant l'erre en avant après l'arrêt des machines

7 Renseignements supplémentaires

Inclure dans le contenu du manuel tous autres renseignements supplémentaires pertinents, notamment ceux qui concernent le fonctionnement des commandes de la manoeuvre à la passerelle.