

# Code de conduite des navires de l'IAATO

## Article 1 : lignes directrices

1. Adhérer à toutes les exigences légales et politiques internationales et nationales applicables, y compris celles du système du Traité de l'Antarctique (STA) et les Autorités compétentes nationales (ACN).
2. Soutenir la mission de l'IAATO qui consiste à défendre et à promouvoir la pratique de voyages privés sécurisés et respectueux de l'environnement en Antarctique.
3. Traiter tous les visiteurs de l'Antarctique (IAATO ou autres) avec dignité et respect, tout en adoptant le plus haut niveau de comportement professionnel et éthique et en travaillant en coopération pour résoudre les différends.
4. Les membres de l'IAATO travailleront en coopération pour partager les expériences et les leçons apprises.
5. Fournir un lieu de travail sécurisé tout en protégeant l'environnement fragile de l'Antarctique.
6. Compléter les voyages par de solides programmes éducatifs qui mettent également l'accent sur les ambassadeurs de l'Antarctique, particulièrement importants pour enrichir et améliorer le statut des visites de l'Antarctique.

## Article 2 :

### Partie 1 : pratiques générales

1. Le code de conduite des navires de l'IAATO ne remplace pas les pratiques de sécurité maritime existantes ou ce qui peut être inclus dans l'EEI d'un opérateur.
2. Toutes les normes MARPOL, SOLAS et STCW (telles qu'elles ont été modifiées), ainsi que toutes les décisions, mesures, résolutions et autres règles et règlements relatifs à la sécurité du système du Traité sur l'Antarctique doivent être respectés.
  - a. Dans la mesure du possible, les navires de l'IAATO non soumis à la convention SOLAS/MARPOL doivent également respecter et mettre en pratique les conventions MARPOL, SOLAS et STCW.
3. Toutes les STCW, telles qu'elles ont été modifiées, ainsi que toutes les décisions, mesures, résolutions et autres règles et réglementations liées à la formation dans le cadre du système du Traité sur l'Antarctique doivent être respectées.
4. Toutes les décisions, mesures et résolutions du système MARPOL et du Traité de l'Antarctique, ainsi que les autres règles, règlements et déclarations de l'IAATO sur la gestion des déchets doivent être respectés.
5. Toutes les parties concernées doivent sauvegarder l'environnement naturel dans le but de réaliser des voyages sains et durables qui répondent aux besoins et aux aspirations des générations actuelles et futures.
6. Les membres de l'IAATO doivent être respectueux des autres bateaux et de leurs activités dans la même zone.
7. Empêcher le bruit et les activités des bateaux d'avoir un impact sur les autres bateaux et la faune, même lorsqu'un bateau est en transit. Ceci peut nécessiter une réflexion supplémentaire et une conscience de la situation environnante.
  - a. Il peut s'agir de modifier ou d'annuler des plans d'activité afin de ne pas perturber d'autres navires ou la faune (y compris les mammifères marins).
  - b. Dans les zones où se trouvent des navires et/ou des animaux sauvages, il convient d'examiner attentivement la possibilité d'utiliser des systèmes d'annonces publiques extérieurs.
  - c. Au moindre signe de perturbation de la faune, l'activité doit cesser. Voir les protocoles IAATO relatifs à la faune pour plus de détails sur les signes de perturbation.

## Partie 2 : pratiques spécifiques

1. Les procédures de l'IAATO concernant les réservations de navires devraient être respectées.
2. Les officiers de garde doivent être conscients de la présence d'autres navires à proximité et des conflits possibles entre les activités des navires.
  - a. En cas de doute, il est essentiel que les navires communiquent entre eux par radio.
3. Lors de la traversée d'un chenal étroit (par exemple les chenaux Peltier ou Errera, Lemaire), un appel de sécurité doit être diffusé sur le canal 16.
4. Si un navire participe à des activités (kayak, plongée sous-marine, submersibles, etc.) dans un chenal étroit, en entendant l'appel sécurité, le navire participant aux activités doit immédiatement répondre sur le canal 16 et informer le navire entrant de tout danger/risque potentiel pour la navigation.
5. Prenez garde au sillage du navire lorsque d'autres navires sont présents et proposent des activités. Lorsque vous passez à côté d'un navire en activité, veillez à communiquer les intentions de votre navire et à demander quelles activités sont en cours.
  - a. Évitez les perturbations telles que les mouvements, les vrombissements, les chocs ou la promiscuité avec les autres navires.
  - b. Ceci est particulièrement important lorsque des zodiacs/petits bateaux et des kayakistes sont sur l'eau, car non seulement le sillage d'un bateau peut rendre le kayak moins agréable, mais il peut aussi provoquer une urgence.
  - c. Il est particulièrement important d'être conscient des activités des submersibles. Les opérations de navires et/ou de petits bateaux doivent éviter de transiter près des submersibles lorsqu'ils sont déployés. Voir les protocoles opérationnels des submersibles de l'IAATO.
6. Les navires engagés dans des activités dans des chenaux étroits, doivent s'assurer que les autres navires ont un couloir sûr pour transiter.
7. Assurez la coordination avec les navires qui se trouvent dans la zone et qui observent peut-être la faune, ou avec vous-même si vous observez la faune.
  - a. Appelez la passerelle du navire voisin et décrivez la rencontre, y compris la durée de votre séjour dans la zone.
    - i. Convenez d'un plan - l'autre navire vous rejoindra-t-il ? Ou comment les navires vont-ils s'éviter mutuellement ?
    - ii. Si les bateaux travaillent ensemble pour observer la faune, il est important de suivre les directives de l'IAATO pour l'observation de la faune.
8. Les bateaux doivent travailler en coopération pour s'assurer qu'ils laissent un temps « tampon » de 30 à 60 minutes entre les visites sur les sites de débarquement.
  - a. Si un autre navire arrive tôt sur un site, qu'il soit au mouillage ou non, assurez-vous que l'officier de pont et/ou l'EL communiquent et établissent un plan.
9. Le cas échéant, répartissez les activités sur toutes les plates-formes « d'expérience » possibles (par exemple, croisière en bateau, croisière en petit bateau, kayak, débarquement, etc.).
10. Les activités des visiteurs doivent être conçues et programmées de manière à protéger la nature sauvage et le patrimoine naturel des écosystèmes et de la biodiversité, à préserver la faune protégée et à offrir des expériences éducatives.
11. Les activités de l'IAATO doivent être menées dans le respect du patrimoine archéologique et culturel.
12. Les opérations en hélicoptère doivent être menées conformément aux résolutions de l'ATCM, au manuel électronique d'information sur les vols en Antarctique (AFIM), au manuel de sensibilisation à la vie sauvage (WAM) et à l'étiquette des hélicoptères de l'IAATO.
  - a. Les opérateurs d'hélicoptères s'engagent à ne pas être vus ni entendus.
  - b. La coordination et la communication entre les navires et/ou les stations autour des opérations héliportées sont essentielles.
    - i. Ne pas commencer les opérations héliportées tant que les protocoles appropriés n'ont pas été suivis et que le contact n'a pas été confirmé.
    - ii. Ne pas s'écarter du plan communiqué.
  - c. Les opérateurs d'hélicoptères doivent tenir compte de l'horaire du navire et ne pas commencer à opérer à moins de 5 miles marins d'un lieu de réservation connu.
    - i. Tous les navires en transit situés à proximité (dans un rayon de 5nm) doivent être informés des opérations aériennes prévues, sachant que les opérations aériennes ne sont pas autorisées à moins de 5nm d'un navire menant des opérations sur un site réservé.
  - d. Tous les transpondeurs des hélicoptères doivent être allumés pour la reconnaissance du COMNAP Asset Tracking System (CATS).
    - i. Tous les hélicoptères des opérateurs IAATO doivent être enregistrés et participer au système de suivi opérationnel COMNAP.

13. Les navires et les yachts doivent s'assurer qu'ils disposent d'un AIS en état de marche et du canal 16 à tout moment. N'oubliez pas de saisir les informations de transit dans l'AIS à chaque fois.
14. Le système de suivi des navires de l'IAATO, RedPort, doit être utilisé par tous les navires SOLAS.
15. Respectez les communications radio : de nombreux navires utilisent les mêmes canaux UHF/VHF disponibles. Si possible, mettez-vous d'accord entre navires, en changeant de canal pour le temps de conflit afin d'éviter toute mauvaise communication.
16. Les membres de l'IAATO ne sont pas les seuls à visiter l'Antarctique. Alors que les membres de l'IAATO réservent par le biais du planificateur de navires de l'IAATO pour éviter les conflits, il y a des personnes extérieures à l'IAATO qui n'ont pas accès au planificateur de navires. Bien que les navires de l'IAATO fassent tout leur possible pour utiliser efficacement le planificateur de navires, il peut y avoir des circonstances atténuantes qui font que d'autres navires se trouvent au mouillage.
17. Tous les navires ou yachts SOLAS de l'IAATO d'une longueur supérieure à 50 mètres et/ou de plus de 300 GT doivent utiliser la plateforme du planificateur de navires pour coordonner leurs activités.

## Article 3 : communication

---

1. **La communication est essentielle** : Il doit toujours y avoir un respect mutuel, une bonne communication et de la considération entre tous ceux qui travaillent dans l'environnement antarctique. Une communication efficace entre le personnel de l'expédition, les officiers et le reste de l'équipage, à la fois en interne et entre les différents navires, est essentielle pour la sécurité et les considérations environnementales.
2. Les navires doivent communiquer sur les conditions de glace et les conditions météorologiques, les courants et/ou les vents inattendus. Ce partage d'informations augmentera la sécurité.
3. Les navires doivent immédiatement communiquer à la flotte et au secrétariat les cas de mortalité élevée et les crevasses.
4. En cas de doute, appelez la radio.
5. Si vous rencontrez un visiteur qui ne respecte pas les directives du Système du Traité de l'Antarctique ou de l'IAATO, veuillez suivre les procédures appropriées pour signaler l'interaction.
6. La communication entre un navire plus grand et un yacht est mieux assurée par un dialogue amical entre le EL ou le navigateur sur la passerelle du navire et le skipper du yacht, en commençant par le canal 16 VHF.

## Article 4 : conduite spécifique aux navires et aux yachts

---

1. Conformément à la pratique mondiale, si un yacht se trouve déjà à un mouillage qui entre en conflit avec le mouillage du navire, le yacht n'est en aucun cas obligé de se déplacer pour accueillir le navire.
2. Lorsqu'ils jettent l'ancre, les voiliers passent souvent des lignes à terre. Lorsque l'on fait naviguer de petits bateaux à proximité d'un yacht ancré, il faut prendre soin d'éviter les lignes d'ancrage.
3. Rappelez-vous que si un yacht doit se déplacer pour accueillir un navire, il le fait volontairement.
  - a. Les officiers de navire doivent également savoir que si un arrangement a été conclu avec un yacht pour qu'il se déplace afin de céder le passage au navire, cela peut prendre un certain temps, car lorsque les yachts jettent l'ancre, ils arrêtent normalement tous leurs systèmes, contrairement à un navire, et peuvent donc avoir besoin de plus de temps pour se préparer à se déplacer.