



FAUSSES ALERTES DE SÛRETÉ ET DOUBLES ALERTES DÉTRESSE/SÛRETÉ

1 À sa soixante-dix-huitième session (12-21 mai 2004), le Comité de la sécurité maritime a débattu d'une proposition concernant les mesures qui pourraient être prises au sujet des "fausses alertes de sûreté" et des "doubles alertes détresse/sûreté" et a diffusé la circulaire MSC/Circ.1109 datée du 7 juin 2004, dans laquelle il invitait les Gouvernements Membres et les organisations internationales à lui soumettre des renseignements et des données se rapportant à des cas qu'ils auraient pu rencontrer au cours de la période allant du 1er juillet 2004 au 15 octobre 2004, afin de permettre au Comité d'examiner cette question plus avant lors de sa soixante-dix-neuvième session.

2 À sa soixante-dix-neuvième session (1er-10 décembre 2004), lorsqu'il a examiné cette question, le Comité a noté que seuls des renseignements limités avaient été communiqués en ce qui concernait des cas rencontrés au cours de la période allant du 1er juillet 2004 au 15 octobre 2004 et, compte tenu des dispositions de la règle XI-2/6.1 de la Convention SOLAS eu égard au respect, par les navires construits avant le 1er juillet 2004, des dispositions concernant l'installation à bord d'un système d'alerte de sûreté du navire (SSAS), le Comité a reconnu qu'il était probable que seul un nombre restreint de navires aient été équipés, jusque-là, de SSAS. Le Comité a conclu qu'il était inutile de prendre des mesures relativement à cette question, étant donné qu'il l'examinerait à nouveau lors d'une future session, sur la base des renseignements qui avaient été communiqués entre-temps à l'Organisation. Le Comité a donc décidé de maintenir pour les futures sessions l'invitation à communiquer des renseignements et des données se rapportant à des cas de "fausses alertes de sûreté" et de "doubles alertes détresse/sûreté" qui auraient été rencontrés.

3 Aux termes de la règle XI-2/6 de la Convention SOLAS, les navires doivent être pourvus d'un SSAS qui, lorsqu'il est activé, doit déclencher et transmettre à une autorité compétente désignée par l'Administration, une alerte de sûreté navire-terre (alerte de sûreté) signalant que la sûreté du navire est menacée ou qu'elle a été compromise. La prescription d'emport d'un SSAS, qui donne une alerte discrète, vient s'ajouter à celle qui exige que le navire soit équipé d'une installation de communication radioélectrique pouvant déclencher et transmettre des alertes de détresse et des avertissements d'attaque par des pirates, qui sont des alertes non déguisées. La circulaire MSC/Circ. 1110, qui contient des recommandations en ce qui concerne les questions liées aux règles XI-2/6 et XI-2/7 de la Convention SOLAS, est également pertinente.

4 D'après l'expérience acquise en matière de fausses alertes de détresse depuis la mise en place du SMDSM et selon une étude sur les renseignements soumis relativement aux "fausses alertes de sûreté", il semblerait qu'un navire risque de transmettre une "fausse alerte de sûreté" soit en raison d'une défaillance technique de son système d'alerte de sûreté, soit par suite du déclenchement accidentel du système. Dans l'un ou l'autre cas, étant donné que la règle XI-2/6.2.3 de la Convention SOLAS dispose que ce système, lorsqu'il est activé, ne doit pas

donner l'alarme à bord du navire, le personnel de bord pourrait donc ne pas savoir, ou ne pas être en mesure de déterminer, si une alerte de sûreté est en fait transmise.

5 Le Comité a donc été invité, à sa soixante-dix-huitième session, à indiquer quelles étaient, à son avis, les mesures qui devraient être prises entre le moment où l'alerte de sûreté est initialement reçue à terre et le moment où les autorités compétentes interviennent pour y répondre, en tenant compte de la nécessité de déterminer si l'alerte de sûreté reçue à terre est une alerte authentique ou une fausse alerte.

6 Le Comité a également été invité à examiner quelles étaient les mesures qui devraient être prises dans le cas où un navire transmettrait une alerte de détresse et une alerte de sûreté (double alerte détresse/sûreté), soit simultanément, soit l'une après l'autre. Étant donné qu'un incident de sûreté peut entraîner une situation de détresse ou qu'une situation de détresse peut être suivie d'un incident de sûreté, et puisque tous les navires peuvent transmettre les deux types d'alerte simultanément ou en tandem, les autorités compétentes à terre ont besoin d'évaluer la situation afin de décider des mesures à prendre et d'en établir l'ordre de priorité.

7 Compte tenu de la nécessité de préciser la nature et l'importance des aspects en jeu, le Comité a décidé, à sa soixante-dix-neuvième session, qu'il examinerait ces propositions plus avant lors d'une future session, à la lumière de l'expérience concrète qui aurait été acquise entre-temps grâce à l'utilisation des SSAS.

8 Les Gouvernements Membres, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif sont invités à soumettre à l'Organisation des renseignements et des données se rapportant à des cas réels qu'ils pourraient dorénavant rencontrer. Ces renseignements et données ne doivent pas nécessairement identifier les navires mis en cause dans les incidents spécifiques à signaler.

—