



Réf. T2-NAVSEC/2.11

MSC/Circ.1072
26 juin 2003

DIRECTIVES SUR LA MISE EN PLACE DE SYSTÈMES D'ALERTE DE SÛRETÉ DU NAVIRE

1 À sa septième session (13-17 janvier 2003), tenant compte du fait qu'il était urgent et important de mettre en œuvre la règle XI-2/6 de la Convention SOLAS sur les systèmes d'alerte de sûreté du navire adoptée par la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention SOLAS de 1974 (7-13 décembre 2002), qui visait à renforcer la sûreté maritime, le Sous-comité des radiocommunications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité COMSAR) a élaboré des directives sur la mise en place de systèmes d'alerte de sûreté du navire.

2 À sa soixante-dix-septième session (28 mai-6 juin 2003), le Comité de la sécurité maritime a approuvé la proposition de directives concernant les systèmes d'alerte de sûreté du navire, telle qu'elle figure en annexe.

3 Les Gouvernements Membres sont priés d'appeler l'attention des administrations maritimes, capitaines de navires, autorités portuaires, agents de sûreté des installations portuaires, autorités nationales responsables de la sûreté, compagnies de transport maritime, fabricants et concepteurs de systèmes sur les directives jointes en annexe.

ANNEXE

**DIRECTIVES RELATIVES À LA MISE EN PLACE DU SYSTÈME D'ALERTE
DE SÛRETÉ DU NAVIRE**

1 Il est prescrit à la règle 6 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS de mettre en place à bord des navires un système d'alerte de sûreté du navire. Il est prescrit, à la section A/9 du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, que les navires doivent avoir à leur bord un plan de sûreté. Les normes de fonctionnement applicables à un système d'alerte de sûreté du navire figurent dans la résolution MSC.147(77). La présente circulaire fournit des directives sur la conception des systèmes d'alerte de sûreté des navires qui sont prévus pour satisfaire à la règle de la Convention SOLAS.

2 Le système d'alerte de sûreté du navire a pour objet d'envoyer discrètement, depuis un navire, un signal ou message qui ne sera pas perçu clairement, à bord du navire, par les personnes qui ne sont pas au courant du mécanisme d'alerte. Ce système est donc utile dans les cas où un navire souhaite informer une personne à terre d'un problème en mettant au courant de cette mesure un minimum de personnes à bord. Les procédures à suivre en matière d'alerte de sûreté sont convenues avec l'Administration du navire dans le cadre du plan de sûreté de ce dernier et devraient, de préférence, être particulières au navire. Il n'est pas prévu que les procédures d'alerte de sûreté du navire doivent satisfaire à une norme approuvée au plan international ni qu'elles se conforment à un format particulier pour tous les navires.

3 Les méthodes envisageables pour donner l'alerte sont les suivantes :

- .1 le système peut reposer sur l'utilisation d'un équipement de suivi exclusif fourni par les prestataires de services de trafic. Le navire a alors à son bord une boîte fonctionnant par l'intermédiaire d'un système à satellites, dissimulée sur son pont supérieur, qui transmet un compte rendu de position, généralement à des intervalles de 6 heures. L'interruption de l'alimentation électrique de l'équipement ou son armement au moyen de capteurs ou de boutons manuels fait transmettre par l'équipement un compte rendu de position d'un format différent. Les prestataires de services de suivi surveillent les comptes rendus et informent la compagnie lorsque le format de transmission change;
- .2 le système peut reposer sur l'apport de modifications à l'équipement SMDSM*. Certains équipements SMDSM ne sont pas adaptés à des modifications du fait qu'ils sont optimisés pour des appels "à tous", qu'ils peuvent faire intervenir un réglage manuel des fréquences, etc., et qu'ils fournissent une confirmation à bord du navire des messages envoyés. Dans ces types de système, l'alerte de sûreté du navire contient des identificateurs qui garantissent qu'elle ne peut être confondue avec une alerte SMDSM de détresse, d'urgence ou de sécurité; et
- .3 le système peut reposer sur l'échange de messages contenant des mots clés entre un navire et, généralement, la compagnie. Ces messages peuvent être vocaux ou effectués par

* Inmarsat met actuellement au point les modifications à apporter à l'équipement existant pour permettre l'utilisation de ce service.

transmission de données. L'équipement du navire qui peut être utilisé comprend les téléphones cellulaires dans les zones côtières et les services par satellite loin des côtes. Le matériel SMDSM à ondes métriques/décamétriques/hectométriques peut être utilisé dans les zones où il existe des installations côtières qui permettent de recevoir les appels à adressage sélectif.

Cette liste n'est pas considérée comme étant exhaustive et ne doit pas empêcher de futures mises au point.

4 Le système d'alerte de sûreté du navire exige deux points d'activation, dont l'un devrait être sur la passerelle. Ces points seront généralement des combinés de téléphones fixes ou portables, des claviers fixes ou portatifs ou des boutons fixes ou portatifs.

5 Des moyens devraient être incorporés dans les points d'activation afin d'éviter de les déclencher par inadvertance et de lancer de fausses alertes.
