

# DIVISION 351

## SYSTÈME D'ALERTE DE SÛRETÉ DU NAVIRE

Edition du **09 FEVRIER 2004**, parue au J.O. le **21 MARS 2004**

A jour des arrêtés suivants :

Date de signature	Date de parution au JO	Numéro NOR	Référence CCS
24-08-04	25-09-04		
<b>27-11-06</b>	09-12-06		
15-12-14	24-12-14	DEVT1427851A	884 REG 04
10-02-16	13-02-16	DEVT1601412A	898 REG 03
27-03-17	06-04-17	DEVT1708571A	910 REG 01

### TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 351-0.....	1
DISPOSITIONS GENERALES.....	1
Article 351-0.01.....	2
Définitions.....	2
CHAPITRE 351-1.....	3
MATERIEL D'ALERTE DE SURETE DU NAVIRE.....	3
Article 351-1.01.....	3
Objet.....	3
Article 351-1.02.....	3
Règles générales d'approbation.....	3
Article 351-1.03.....	3
Vérification de la conformité de l'installation du matériel à bord.....	3
Article 351-1.04.....	4
Conditions particulières d'approbation du matériel d'alerte de sûreté du navire.....	4
CHAPITRE 351-2.....	5
ESSAIS DE BON FONCTIONNEMENT DE L'INSTALLATION A BORD.....	5
Article 351-2.01.....	5
Désignation des experts.....	5
Article 351-2.02.....	5
Procédures d'essais.....	5

### CHAPITRE 351-0

#### DISPOSITIONS GENERALES

## Article 351-0.01

### *Définitions*

Aux fins de la présente division :

- 1) Le « *Code ISPS* » désigne le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires ;
- 2) Le « *SSAS* » désigne le système d'alerte de sûreté du navire ;
- 3) L'« *ANFR* » désigne l'Agence Nationale des Fréquences ;
- 4) Le « *SSO* » désigne l'agent de sûreté du navire, conformément à l'arrêté du 5 décembre 2003 relatif à la délivrance de l'attestation de formation d'agent de sûreté du navire ;
- 5) Le « *CSO* » désigne l'agent de sûreté de la Compagnie, conformément à l'arrêté du 5 décembre 2003 relatif à la délivrance de l'attestation de formation d'agent de sûreté de compagnie ;
- 6) Le « *RSO* » désigne l'organisme de sûreté reconnu, conformément à l'arrêté du 25 juin 2004 relatif à la reconnaissance des organismes de sûreté maritime et portant création d'une commission consultative de reconnaissance ;
- 7) Le « *CROSS (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage) Gris-Nez* » désigne l'autorité compétente désignée par l'administration pour recevoir les alertes de sûreté, telle que prévue au paragraphe 2 de la règle 6 du chapitre XI-2 de l'annexe de la Convention SOLAS en vigueur et au paragraphe 2 de la règle 6 de l'annexe I du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil. Par ordre de priorité, les coordonnées d'adressage entre le navire et le CROSS Gris-Nez sont les suivants :  
FAX : 03 21 87 78 55  
Email : [gris-nez@mrccfr.eu](mailto:gris-nez@mrccfr.eu)
- 8) « Sociétés de classification habilitées » : sociétés de classification habilitées conformément à la division 140 en vigueur.
- 9) « Expert Exclusif » désigne un expert tel que mentionné au point 11 de l'article 140.4, qui n'est pas autorisé à déléguer les fonctions prévues par la présente division mais devra les exécuter lui-même et dans la plus grande confidentialité.

## CHAPITRE 351-1

### MATERIEL D'ALERTE DE SURETE DU NAVIRE

#### Article 351-1.01

##### *Objet*

Le présent chapitre fixe les conditions d'approbation du matériel d'alerte de sûreté du navire prescrit par la règle 6 du chapitre XI-2 de l'annexe de la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur (Convention SOLAS).

#### Article 351-1.02

##### *Règles générales d'approbation*

1. Le matériel d'alerte de sûreté du navire doit être conforme aux exigences et aux spécifications de l'OMI, et du CEI à savoir :

- (1) - Règ. XI-2/6,
- (2) - Rés. A.694 (17) de l'OMI,
- (3) - Rés. MSC 147(77) de l'OMI,
- (4) - Circulaire MSC/Circ.1072 de l'OMI.
- (5) - normes EN 60945 (2002), y compris CEI 60945 corrigendum 1 (2008).  
ou,  
- normes CEI 60945 (2002), y compris CEI 60945 corrigendum 1 (2008)

2. Le système d'alerte de sûreté du navire devra être référencé sur la licence radio électrique du navire au renouvellement de la licence.

#### Article 351-1.03

##### *Vérification de la conformité de l'installation du matériel à bord*

1. La conformité de l'installation du matériel aux dispositions du présent article est vérifiée :

- par l'ANFR sur les navires non délégués,
- par un expert exclusif de la société de classification habilitée sur les navires délégués,

2. Le matériel d'alerte de sûreté du navire est alimenté par la source principale d'énergie et par une source d'énergie de secours différente de celle de l'installation radioélectrique du Système mondial de détresse et de sécurité maritime (SMDSM). La source d'énergie de secours a une autonomie d'au moins six heures lorsque l'alarme est activée. La commutation entre les deux sources doit s'effectuer automatiquement, sans coupure ni perturbation.

3 . Le matériel d'alerte de sûreté du navire est installé indépendamment de l'installation radioélectrique du Système mondial de détresse et de sécurité maritime (SMDSM).

4. La disposition de l'aérien du SSAS est conforme à la réglementation relative à l'installation radioélectrique.

5. Pour s'assurer du respect de la conformité de l'installation du matériel présent à bord du navire, un certificat d'approbation de type d'un organisme reconnu reprenant les standards de l'article 351-1.02 sera transmis à la mission sûreté des navires lors de la mise en service de l'installation, du remplacement de l'installation ou pour les navires existants entrant sous pavillon français. Ce certificat sera intégré au plan de sûreté du navire et transmis à l'ANFR pour s'assurer de la référence du SSAS sur la licence radioélectrique du navire.

6. L'utilisation d'un seul et même émetteur pour les fonctions SSAS et LRIT est autorisé.

## **Article 351-1.04**

### *Conditions particulières d'approbation du matériel d'alerte de sûreté du navire*

1. Le matériel SSAS est validé par l'opérateur du réseau utilisé.
2. Le SSAS, comprenant le matériel d'alerte de sûreté et son réseau de communication, fait l'objet d'un essai de performance. En vue de cet essai de performance, il est préalablement pris contact avec le CROSS Gris-Nez, centre opérationnel désigné à cet effet. La programmation des données essentielles est protégée en écriture. En référence à la circulaire MSC/Circ.1190, le format du message transmis du navire vers le CROSS comprend au moins les renseignements suivants :
  - nom du navire ;
  - numéro OMI d'identification du navire ;
  - indicatif d'appel ;
  - identité dans le service mobile maritime ;
  - positionnement du navire (latitude ; longitude ; route ; vitesse) ;
  - date et heure du relevé de position sous le format suivant : YYYY-MM-DD.UTC\_HH:MM ;
  - mention : PIRACY ATTACK.

Le message devra être codé au format ci-dessus à compter de la prochaine visite périodique du navire.

3. Les deux points d'activation de l'alerte de sûreté sont ceux définis dans la circulaire MSC/Circ.1072 du Comité de la sécurité maritime.
4. La désactivation de l'alerte de sûreté est possible à partir du bord uniquement selon une procédure confidentielle intégrée au plan de sûreté du navire en référence au code ISPS A 9.4.18.

## CHAPITRE 351-2

### ESSAIS DE BON FONCTIONNEMENT DE L'INSTALLATION A BORD

#### Article 351-2.01

##### *Désignation des experts*

Seuls les experts suivants désignés par l'administration sont habilités à valider les essais des systèmes d'alerte de sûreté installés à bord des navires :

- a) Agent de l'ANFR en charge du contrôle de la station radioélectrique du navire ;
- b) Inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes ayant suivi une formation de sûreté maritime ;
- c) Expert exclusif d'une société de classification habilitée tel que défini à l'article 351-0.01.

#### Article 351-2.02

##### *Procédures d'essais*

1. Les essais sont réalisés en application des circulaires MSC/Circ.1155 et MSC/Circ.1190 du Comité de la sécurité maritime.

2. Les essais sont effectués au moins une fois par an par le Capitaine et/ou le SSO en présence d'un expert visé à l'article 351-2.01, au cours d'une visite de sûreté (Code ISPS) ou de sécurité.

3. L'expert visé à l'article 351-2.01 fait appliquer la procédure d'essai réel du SSAS selon les modalités définies ci-dessous :

- l'expert demande au bord d'informer le CROSS Gris-Nez de la préparation d'un essai réel depuis le bord ;
- il contrôle l'emplacement des équipements ( y compris le point d'activation situé en dehors de la passerelle) ;
- il demande au capitaine ou au SSO d'activer en mode réel un des deux points de déclenchement prévus pour le SSAS (le déclenchement peut se faire en présence de l'expert mais exclut toute autre personne participant à la visite) ;
- il vérifie que le CROSS Gris-Nez et le CSO ont bien reçu le message d'alerte ;
- il vérifie que la procédure spéciale pour stopper le message d'alerte fonctionne ;
- il note le temps de réponse et la réactivité du commandant et/ou du SSO, ainsi que du CSO ;
- il vérifie que le format du message est conforme à l'article 351-1.04 ;
- il vérifie l'existence d'un registre de sûreté et d'un registre de maintenance des équipements de sûreté (réglage à bord, entretien et mise à l'essai) ;
- il fait enregistrer, sur le registre désigné, l'essai en référence au code ISPS A 9.4.18 et A 10.1.10 pour la visite ISPS ou annuelle.

4. L'administration peut prescrire un essai réel du SSAS d'un navire sans la présence à bord d'un expert, sous la responsabilité du CSO qui veille à l'information préalable du CROSS Gris-Nez.

Avec l'accord préalable du CROSS Gris-Nez, un essai réel du SSAS d'un navire peut être effectué à l'initiative d'un CSO.

5. Dans les cas visés aux paragraphes 3 et 4 ci-dessus, le CROSS Gris-Nez, averti de l'essai, ne rappelle pas le navire.

La procédure de test de fonctionnement en boucle fermée du matériel d'alerte de sûreté ne vise qu'à vérifier le bon fonctionnement des appareils. Cette procédure de test est appliquée à l'initiative du bord.