

## MARINE SECURITY OPERATIONS BULLETIN

### BULLETIN OPÉRATIONNEL DE LA SÛRETÉ MARITIME

File number / Numéro du fichier: 4303- 12

No : 2012- 004

#### ISSUE

**PROCEDURES TO MEET THE SHIP SECURITY ALERT SYSTEM (SSAS) REQUIREMENTS FOR CANADIAN REGISTERED VESSELS IN ACCORDANCE WITH THE MARINE TRANSPORTATION SECURITY REGULATIONS (MTSRs).**

#### Purpose:

To provide guidance to vessel owners, operators, Company Security Officers (CSO) and Ship Security Officers (SSO) of Canadian registered vessels of the general requirements of SSAS and related procedures.

#### POINT

**PROCÉDURES POUR SATISFAIRE AUX EXIGENCES DU SYSTÈME D'ALERTE DE SÛRETÉ DU BÂTIMENT (SASB) VISANT LES BÂTIMENTS IMMATRICULÉS AU CANADA EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LA SÛRETÉ DU TRANSPORT MARITIME (RSTM).**

#### Objet :

Fournir des conseils aux armateurs, aux exploitants, aux agents de sûreté de la compagnie (ASC), aux agents de sûreté de bâtiments (ASB) de bâtiments immatriculés au Canada sur les exigences générales du SASB ainsi que les procédures connexes.

#### Background:

Safety of Life at Sea (SOLAS), Chapter XI-2/6 mandates the carriage of shipboard equipment for sending covert alerts that indicate the security of the ship is under threat or has been compromised (such as piracy, terrorism or armed robbery). SOLAS requires that the SSAS is capable of being activated from the navigation bridge and at least one other location.

The SSAS is required to conform to performance

#### Contexte :

La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), chapitre XI-2/6 exige le transport de matériel de bord pour envoyer des alertes secrètes indiquant que la sûreté du bâtiment est menacée ou a été compromise (en cas de piraterie, de terrorisme ou de vol à main armée). SOLAS exige que le SASB puisse être activé à partir de la passerelle de navigation et d'au moins un autre endroit.

Le SASB doit se conformer aux normes de

**RDIMS # / SGDDI n°: 7751032**



standards equivalent to those adopted by the International Maritime Organization (IMO). IMO Resolution MSC.136 (76) on *Performance Standards for a Ship Security Alert System* and resolution MSC.147 (77) on Adoption of the Revised *Performance Standards for a Ship Security Alert System* establish the associated performance standards.

In Canada, SSAS requirements are implemented through the MTSR, sections 222 to 227. In addition, the procedures below establish the manner in which Transport Canada, Marine Security Operations administers SSAS related activities.

With respect to SSAS testing, the provisions of paragraphs II.3 and II.4 of the annex to MSC/Circ.1155, guidance on the message priority and the testing of ship security alert systems, should be observed. In addition, MSC/Circ.1072, MSC/Circ. 1155 and MSC.1/Circ.1190 provide additional important information regarding SSAS that should be read in conjunction with this bulletin. These circulars confirm that the development of procedures and protocols respecting SSAS testing are the responsibility of each individual flag state Administration, and provide guidelines for notification of the flag state Administrations when SSAS are tested.

The approved Vessel Security Plan (VSP) must clearly describe the security procedures, instructions and guidance on the use of the SSAS, and must address the testing, activation, deactivation and resetting of the system to limit false alerts. Vessel operators are reminded that a SOLAS ship may be unable to obtain an International Ship Security Certificate unless the vessel meets the MTSR SSAS requirements and all other inspection and documentation requirements.

rendement équivalentes à celles adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI). La résolution de l'OMI MSC.136 (76) sur les *Normes de fonctionnement du système d'alerte de sûreté du bâtiment* et la résolution MSC.147 (77) sur l'adoption de *Normes de fonctionnement du système d'alerte de sûreté du bâtiment* révisées établissent les normes de rendement connexes.

Au Canada, les exigences du SASB sont mises en œuvre en vertu du RSTM, articles 222 à 227. De plus, les procédures ci-dessous établissent la manière dont les Opérations de la sûreté maritime de Transports Canada administrent les activités liées au SASB.

En ce qui a trait au test du SASB, il faudrait respecter les dispositions des paragraphes II.3 et II.4 de l'annexe de la circulaire MSC/Circ. 1155 intitulée « Directives sur la priorité des messages et sur le test concernant les systèmes d'alerte de sûreté des bâtiments ». De plus, la circulaire MSC/Circ. 1072, la circulaire MSC/Circ. 1155 et la circulaire MSC.1/Circ. 1190 donnent d'autres renseignements importants concernant les SASB qui devraient être lus en conjonction avec le présent bulletin. Ces circulaires confirment que chaque administration de l'État du pavillon est responsable d'élaborer les procédures et les protocoles relativement au test du SASB, et elles fournissent des lignes directrices pour aviser les administrations de l'État du pavillon lorsque les SASB font l'objet d'un test.

Le Plan de sûreté du bâtiment (PSB) approuvé doit clairement décrire les procédures de sûreté, les directives et les conseils sur l'utilisation du SASB et il doit traiter du test, de l'activation, de la désactivation et de la réinitialisation du système pour limiter les fausses alertes. On rappelle aux exploitants de bâtiments qu'un bâtiment ressortissant à SOLAS pourrait être incapable d'obtenir un certificat international de sûreté du navire à moins qu'il ne respecte les exigences du RSTM concernant le SASB ou d'autres exigences relatives à l'inspection et à la documentation.

**Directive:****General MTSR requirements for SSAS:**

SSAS on board Canadian SOLAS ships must:

- Be capable of being activated from the navigation bridge;
- Be capable of being activated from at least one other location on board the vessel;
- Be installed in such a manner to prevent inadvertent activation;
- When activated, continue to transmit the ship security alert until deactivated and/or reset;
- Have a secondary/emergency power source;
- Be capable of initiating and transmitting a ship-to-shore security alert to Transport Canada Marine Security Operations via an Internet Service Provider. (To obtain the email address please contact Marine Security Operations directly via email at: [marsec1@tc.gc.ca](mailto:marsec1@tc.gc.ca) or dial 1-877-455-0626);
- Issue a secure signal that will not alert any other vessels;
- When activated, transmit a silent alert and not raise any alarm on board the vessel.

**1. SSAS testing procedures**

The IMO circular MSC/Circ.1155, Part II, paragraph 4 states: "Ships, Companies, Administrations and recognized security organizations should ensure that when ship security alert systems are to be tested those concerned are notified so that the testing of the ship security alert

**Directive :****Exigences générales du RSTM concernant le SASB:**

Le SASB à bord de bâtiments canadiens ressortissant à SOLAS :

- doit pouvoir être activé depuis la passerelle de navigation;
- doit pouvoir être activé depuis au moins un autre endroit à bord du bâtiment;
- doit être installé de manière à empêcher son activation par inadvertance;
- s'il est activé, le SASB doit continuer de transmettre l'alerte de sûreté du bâtiment jusqu'à ce qu'elle soit désactivée ou réinitialisée;
- doit avoir une source d'énergie secondaire ou d'urgence;
- doit pouvoir lancer et transmettre une alerte de sûreté bâtiment-terre aux Opérations de la sûreté maritime de Transports Canada par le biais d'un fournisseur de services Internet (FSI). (Pour obtenir l'adresse électronique, veuillez communiquer avec les Opérations de la sûreté maritime directement par courriel à l'adresse : [marsec1@tc.gc.ca](mailto:marsec1@tc.gc.ca) ou en composant le 1-877-455-0626);
- doit pouvoir transmettre un signal de sûreté qui n'alertera pas d'autres bâtiments;
- s'il est activé, le SASB doit transmettre une alerte silencieuse et ne pas donner l'alarme à bord du bâtiment.

**1. Procédures liées au test du SASB**

Comme il est indiqué dans la circulaire de l'OMI MSC/Circ.1155, partie II, paragraphe 4 : « Lorsque les systèmes d'alerte de sûreté des bâtiments sont testés, les bâtiments, les compagnies, les administrations et les organisations de sûreté reconnues doivent s'assurer d'aviser les parties

system does not inadvertently lead to unintended emergency response actions.” Therefore, pre-notification must be provided to Transport Canada Marine Security Operations, not more than 2 days in advance, and not less than 4 hours prior to the SSAS test. This is to enable effective tracking of notifications and to ensure that the system does not inadvertently lead to unintended emergency response actions. Pre-notifications are requested by telephone at 1-877-455-0626, with a follow up email sent to [marsec1@tc.gc.ca](mailto:marsec1@tc.gc.ca).

For routine testing, Transport Canada requests that all parties concerned conduct SSAS tests Monday to Friday during normal business hours (08:00 to 16:00 Eastern Time) except in cases where vessel operational or regulatory obligations require tests to be conducted outside of the routine testing period. In the event that a SSAS test is required outside of the routine testing period noted above, Transport Canada Marine Security Operations personnel may be contacted by dialing 1-877-455-0626. In either case, pre-notification of a SSAS test must be given, with a minimum of four hours advance warning. With the exception of urgent situations, these pre-notifications should be sent Monday to Friday during normal business hours.

All alert messages are to be sent to Transport Canada Marine Security Operations via an Internet Service Provider (ISP) to a specific SSAS email address that will have been provided to the CSO in advance. The alert message must also be sent to the CSO. In addition, the alert message may also be sent to the operator/company (if desired), in accordance with the approved VSP.

The SSAS test message must be configured to clearly indicate it is a test. The word "TEST" must

concernées pour qu'un test de système d'alerte de sûreté du bâtiment n'entraîne pas par inadvertance la prise de mesures d'intervention d'urgence ». Par conséquent, un préavis doit être fourni aux Opérations de la sûreté maritime de Transports Canada, pas plus de deux jours à l'avance et pas moins de quatre heures avant le test du SASB. Cela vise à permettre un suivi efficace des avis et à veiller à ce que le système n'entraîne pas par inadvertance la prise des mesures d'intervention d'urgence. Les préavis sont demandés par téléphone au numéro 1-877-455-0626, et un courriel de suivi doit être envoyé à l'adresse : [marsec1@tc.gc.ca](mailto:marsec1@tc.gc.ca).

Pour un test habituel, Transports Canada demande à toutes les parties concernées d'effectuer des tests du SASB du lundi au vendredi pendant les heures normales de bureau (8 h à 16 h heure de l'est) sauf dans les cas où les obligations opérationnelles ou réglementaires du bâtiment exigent la conduite de tests à l'extérieur des heures de tests habituels. Si un test d'urgence du SASB est nécessaire à l'extérieur des heures de tests habituels tel qu'indiqué ci-haut, on peut faire appel au personnel des Opérations de la sûreté maritime de Transports Canada en composant le 1-877-455-0626. Dans les deux cas, on doit donner un préavis ainsi qu'un avertissement minimal de quatre heures. À l'exception des situations d'urgence, ces préavis doivent être envoyés du lundi au vendredi pendant les heures normales de bureau.

Tous les messages d'alerte doivent être envoyés aux Opérations de la sûreté maritime de Transports Canada par l'entremise d'un FSI à une adresse électronique précise du SASB qui aura été remise à l'ASC à l'avance. Le message d'alerte devra aussi être envoyé à l'ASC. En outre, le message d'alerte pourrait être envoyé à l'exploitant ou à la compagnie (si désiré), conformément au PSB approuvé.

Le message de test du SASB doit être configuré afin d'indiquer clairement qu'il s'agit d'un test. Le

appear in either the body of the message or in the subject heading. This is to ensure that the testing of the SSAS does not inadvertently lead to unintended emergency response actions. As an example, the content or subject line of a SSAS test message may include “--- TEST, TEST, TEST---“ or ; ”This message is for test purposes only, please disregard.“

SSAS messages shall contain the following data elements:

- i. Registered name of the vessel;
- ii. IMO number (e.g.: IMO # 1234567);
- iii. International Call Sign;
- iv. MMSI number - Maritime Mobile Service Identity or MMSI number part of the GMDSS;
- v. Position of vessel at the time the activation (Latitude and Longitude);
- vi. Date/time of vessel's position, (example: At 17:59 2006-03-13 UTC, the vessel was at the position described above);
- vii. Course of the vessel;
- viii. Speed of the vessel;
- ix. Nature of distress (state “under threat” or “security compromised”);
- x. Company Security Officer, or their delegated alternate, 24-hour contact phone number.

Upon receiving a SSAS test message, Transport Canada Marine Security Operations will acknowledge receipt of your test message.

In instances where the SSAS equipment is verified to be faulty and continues to transmit repeated false alerts, or if the SSAS requires repairs or replacement the designated CSO shall notify Transport Canada of the situation and proposed course of action via email at [marsec1@tc.gc.ca](mailto:marsec1@tc.gc.ca) and by telephone at 1-877-455-0626. The CSO is to

mot « TEST » doit apparaître dans le corps du message ou dans l'objet. Cela vise à assurer que le test du SASB n'entraîne pas par inadvertance la prise de mesures d'intervention d'urgence. Par exemple, le contenu ou l'objet du message de test du SASB pourrait comprendre « --- TEST, TEST, TEST---» ou « Ce message est envoyé à des fins de test seulement, veuillez ne pas en tenir compte ».

Les messages du SASB devront contenir les données suivantes :

- xi. nom enregistré du bâtiment;
- xii. numéro de l'OMI (p. ex. : OMI n° 1234567);
- xiii. indicatif international;
- xiv. numéro ISMM – numéro du service mobile interne ou numéro ISMM faisant partie du SMDSM;
- xv. position du bâtiment au moment de l'activation (latitude et longitude);
- xvi. date/heure de la position du bâtiment (exemple : à 17 h 59 2006-03-13 TUC, le bâtiment se trouvait à la position décrite ci-dessus);
- xvii. cap du bâtiment;
- xviii. vitesse du bâtiment;
- xix. nature de la situation de détresse (indiquer : ‘sous la menace’ ou ‘sûreté du bâtiment compromise’);
- xx. numéro de téléphone 24 heures de l'ASC ou de son suppléant délégué.

Dès la réception d'un message de test du SASB, les Opérations de la sûreté maritime de Transports Canada accuseront réception de votre message.

Dans les cas où on a trouvé que l'équipement du SASB était défectueux et continuait à transmettre de fausses alertes répétées, ou si le SASB doit être réparé ou remplacé, l'ASC désigné devra aviser Transports Canada de la situation et du plan d'action proposé par courriel à l'adresse [marsec1@tc.gc.ca](mailto:marsec1@tc.gc.ca) et par téléphone en composant le



make all relevant arrangements, without undue delay, to rectify the situation. Transport Canada will review the CSO's proposal for repair to determine if it is acceptable. Once the SSAS equipment has been restored to normal operation, the CSO must notify Transport Canada using the same email address and telephone number as noted above in order to arrange a test of the SSAS.

Vessel owners, operators and CSO shall ensure that internal corresponding emails are not forwarded or cc-listed to TC SSAS email account. The Transport Canada SSAS email account is for the exclusive use of on-board Canadian SOLAS SSAS only. All general email correspondence regarding SSAS must be directed to the [marsec1@tc.gc.ca](mailto:marsec1@tc.gc.ca) email account.

The procedures for testing the SSAS should be in accordance with MSC/Circ.1155 and Transport Canada requirements. The frequency of SSAS tests remain at the discretion of the vessel owners, operators and CSOs but as a minimum, SSAS tests must occur during Transport Canada inspections and as required for recertification of a vessel or to support system replacement or repair. Any SSAS tests should be conducted in accordance with the procedures identified in the SSAS testing procedures section of this document.

#### **SSAS test messages received without pre-notification**

Transport Canada Marine Security Operations will regard any SSAS test message received without pre-notification as real, and will act accordingly until otherwise notified by the appropriate authority (CSO or their delegate).

**RDIMS # / SGDDI n°: 7751032**

1-877-455-0626. L'ASC devra prendre toutes les dispositions pertinentes, sans retard indu, pour corriger la situation. Transports Canada devra examiner la proposition de l'ASC concernant la réparation pour déterminer si elle est acceptable. Une fois que l'équipement du SASB a été remis dans son état normal de fonctionnement, l'ASC doit aviser Transports Canada en se servant de la même adresse électronique et du même numéro de téléphone indiqués ci-dessus dans le but d'organiser un test du SASB.

Les armateurs, les exploitants et l'ASC devront s'assurer que les courriels de correspondance à l'interne ne sont pas transférés ou envoyés en copie conforme au compte de courriel SASB de TC. Ce courriel SASB de Transports Canada est à l'usage exclusif du SASB à bord des bâtiments canadiens ressortissant SOLAS. Toute la correspondance générale concernant les SASB doit être envoyée à l'adresse [marsec1@tc.gc.ca](mailto:marsec1@tc.gc.ca).

Les procédures liées au test du SASB devraient respecter les exigences de la circulaire MSC/Circ. 1155 et de Transports Canada. La fréquence des tests du SASB demeure à la discréption des armateurs, des exploitants et des ASC, mais les tests du SASB devraient au moins se dérouler pendant les inspections de Transports Canada et au besoin pour certifier à nouveau un bâtiment ou appuyer le remplacement ou la réparation du système. Tous les tests du SASB devraient être effectués conformément aux procédures indiquées au paragraphe 1 du présent document.

#### **Messages de test du SASB reçus sans préavis**

Les Opérations de la sûreté maritime de Transports Canada considéreront tous les messages du SASB reçus comme étant réels, y compris les « tests » et les « alertes réelles », et agiront en conséquence à moins d'avis contraire de l'autorité compétente (ASC ou son délégué).

In accordance with IMO circular MSC/Circ 1155, when the SSAS accidentally transmits a signal, vessels, companies, Administrations, delegated organizations for SSAS management, and recognized security organizations should act expeditiously to ensure that all concerned parties are made aware that the alert is false and that no emergency response action should be taken.

If a real activation is confirmed, Transport Canada will maintain communication with the operator, CSO or their delegate and all relevant parties until the case is considered closed. The operator has an obligation to provide any relevant information to Transport Canada, when requested.

## **2. SSAS transmission limitations**

It is understood that some service providers relating to the shipboard SSAS are providing reports on vessel location positions and other data on a regular basis to the CSO and companies as an automatic update. It should be noted that Transport Canada should not be included as a recipient for such information. The transmission of information from the ship's SSAS to Transport Canada should be limited to information pertaining to actual security alerts and test alerts.

## **3. False alerts**

Notwithstanding the above, vessel owners, operators, CSO or their delegate, SSO and Masters, of Canadian SOLAS ships are reminded that in the event a false alert is inadvertently transmitted, expeditious actions should be made to ensure that all concerned parties are made aware that the alert is false and that no emergency actions are initiated.

En vertu de la circulaire MSC/Circ. 1155 de l'OMI, lorsque le SASB transmet accidentellement une alerte, les bâtiments, les compagnies, les administrations, les organisations déléguées pour la gestion du SASB ainsi que les organisations de sûreté reconnues devraient agir rapidement pour veiller à ce que toutes les parties concernées soient au courant de la fausse alerte et du fait qu'aucune mesure d'intervention d'urgence ne devrait être prise.

Si une activation réelle est confirmée, Transports Canada communiquera avec l'exploitant, l'ASC ou son délégué, et toutes les parties concernées jusqu'à ce que le dossier soit considéré comme étant clos. L'exploitant doit fournir tous les renseignements pertinents à Transports Canada lorsqu'on lui demande de le faire.

## **2. Limites de transmission du SASB**

Il est entendu que certains fournisseurs de service liés au SASB à bord des bâtiments fournissent des rapports sur les positions de bâtiments et d'autres données régulièrement à l'ASC et aux entreprises sous forme de mises à jour automatiques. Il convient de noter que Transports Canada ne devrait pas recevoir de tels renseignements. Les renseignements transmis du SASB du bâtiment à Transports Canada devraient être limités à l'information relative aux alertes réelles de sûreté et aux alertes de test.

## **3. Fausses alertes**

Nonobstant ce qui précède, les armateurs, les exploitants, l'ASC ou son délégué, l'ASB et les capitaines de bâtiments canadiens ressortissant à SOLAS doivent se rappeler que si de fausses alertes sont transmises par inadvertance, des mesures devraient être prises rapidement pour s'assurer que toutes les parties concernées sont au courant de la fausse alerte et du fait qu'aucune mesure d'urgence ne doit être prise.



#### **4. SOLAS ships changing Flag**

Transport Canada reminds vessel operators that when a SOLAS ship is deleted or suspended from the Canadian Registry, they must immediately notify Transport Canada Marine Security Operations, make all necessary arrangements for the reprogramming of the SSAS in accordance with the appropriate Flag State procedures (if applicable), and advise Transport Canada Marine Security Operations once this has been completed.

When the SOLAS ship is registered in the Canadian registry, the operator must make all necessary arrangements for the reprogramming or installation of the SSAS, as appropriate, and notify Transport Canada Marine Security Operations. The vessel will be required to conduct a SSAS "Alert" and SSAS "Test". A satisfactory test of the SSAS alert function and the SSAS test function is required in order to obtain an International Ship Security Certificate.

This provision also applies to Canadian vessels using the bareboat provision within the Canada Shipping Act 2001, section 48, which allows frequent change of flag between Canadian and foreign flags. Section 48 states that a vessel that is registered in a foreign State and is listed as a bareboat chartered vessel is suspended in respect of the right to fly the Canadian Flag.

#### **5. SSAS on a non-SOLAS ships or vessels not regulated by the MTSR**

Transport Canada recognizes that vessels that are not required to carry a SSAS under the MTSR, and vessels that are not regulated by the MTSR, may

#### **4. Bâtiments ressortissant à SOLAS qui changent de pavillon**

Transports Canada rappelle aux exploitants de bâtiment que lorsqu'un bâtiment ressortissant à SOLAS est rayé ou suspendu du registre canadien, ils doivent immédiatement aviser les Opérations de la sûreté maritime de Transports Canada, prendre toutes les dispositions nécessaires pour programmer à nouveau le SASB en respectant les procédures adéquates de l'État du pavillon (au besoin) et aviser les Opérations de la sûreté maritime de Transports Canada une fois que ces étapes sont terminées.

Lorsqu'un bâtiment ressortissant à SOLAS est inscrit au registre canadien, l'exploitant doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour la reprogrammation ou l'installation du SASB, s'il y a lieu, et aviser les Opérations de la sûreté maritime de Transports Canada. Le bâtiment devra transmettre une « alerte » du SASB et effectuer un « test » du SASB. Un test satisfaisant de la fonction d'alerte SASB ainsi que de la fonction de test SASB est requis afin d'obtenir un certificat international de sûreté du navire.

Cette disposition s'applique également aux bâtiments canadiens qui se servent de la disposition sur les bâtiments affrétés coque nue en vertu de l'article 48 de la Loi de 2001 sur la marine marchande qui permet le changement fréquent de pavillon entre les pavillons canadiens et étrangers. L'article 48 stipule qu'un bâtiment immatriculé à l'étranger enregistré à titre de bâtiment affréter coque nue est suspendu à l'égard du droit de battre pavillon canadien.

#### **5. SASB à bord de bâtiments non ressortissant à SOLAS ou de bâtiments qui ne sont pas visés par le RSTM**

Transports Canada reconnaît que les bâtiments qui ne sont pas tenus de transporter un SASB en vertu du RSTM et qui ne sont pas visés par celui-ci

install SSAS equipment and test it and their associated procedures using their CSO or other established arrangements. Transport Canada Marine Security Operations recognizes this as good business practice and encourages these companies and operators to manage their own internal security processes and any associated procedures for their respective vessels.

The MTSR states that only SOLAS ships, as defined in MTSR, are required to carry SSAS equipment on board, and as such, any vessel that is not a SOLAS ship under the MTSR cannot use the Transport Canada SSAS monitoring and response system.

Transport Canada Marine Security Operations will not respond directly to non-SOLAS SSAS alerts, security breaches, or incidents from vessels that are not subject to the MTSR. Responding to SSAS messages originating from non regulated vessels or vessels not subject to MTSR SSAS requirements is outside the scope of the Transport Canada Marine Security Operations' mandate. Transport Canada Marine Security Operations will ensure that any such incident or event is immediately passed on to the appropriate authority.

## **6. Changes to SSAS contact information:**

Vessel owners, operators, CSO or their delegates, SSO and Masters of Canadian SOLAS ships are also reminded that all changes to the SSAS or CSO contact information must be immediately updated in the SSAS and reported to Transport Canada Marine Security Operations via email at [marsec1@tc.gc.ca](mailto:marsec1@tc.gc.ca). As noted in Section 5, in the event a Canadian SOLAS ship changes its flag to that of a foreign administration, Transport Canada

peuvent installer de l'équipement du SASB et le tester ainsi que leurs procédures connexes à l'aide de leur ASC ou d'autres dispositions établies. Les Opérations de la sûreté maritime de Transports Canada sont d'avis qu'il s'agit d'une bonne pratique commerciale et encouragent ces compagnies et ces exploitants à gérer leurs propres processus de sûreté à l'interne et toutes autres procédures connexes pour leurs bâtiments respectifs.

Le RSTM stipule que seuls les bâtiments ressortissant à SOLAS, comme défini dans le RSTM, doivent transporter de l'équipement du SASB à bord. Par conséquent, tous les bâtiments non ressortissant à SOLAS en vertu du RSTM ne peuvent pas employer le système de surveillance et d'intervention du SASB de Transports Canada.

Les Opérations de la sûreté maritime de Transports Canada n'interviendront pas directement en cas d'alertes du SASB provenant de bâtiments non ressortissant à SOLAS, d'atteintes à la sécurité ou d'incidents provenant de bâtiments qui ne sont pas assujettis au RSTM. La réponse aux messages du SASB provenant de bâtiments qui ne sont pas réglementés ou qui ne sont pas sujets aux exigences du RSTM concernant les SASB ne relève pas du mandat des Opérations de la sûreté maritime de Transports Canada. Les Opérations de la sûreté maritime de Transports Canada s'assureront que de tels incidents sont immédiatement signalés à l'autorité compétente.

## **6. Changements aux coordonnées du SASB :**

On rappelle également aux armateurs, aux exploitants, à l'ASC ou son délégué, à l'ASB et aux capitaines de bâtiments canadiens ressortissant à SOLAS que tous les changements apportés aux coordonnées du SASB ou de l'ASC doivent être immédiatement mis à jour dans le SASB et signalés aux Opérations de la sûreté maritime de Transports Canada par courriel à l'adresse [marsec1@tc.gc.ca](mailto:marsec1@tc.gc.ca). Comme indiqué à la section 5, si un bâtiment



contact information must be removed from the SSAS and emergency contact information for the new flag state must be entered.

canadien ressortissant à SOLAS change son pavillon à un pavillon étranger, les coordonnées de Transports Canada doivent être supprimées du SASB et il faut inscrire les coordonnées d'urgence du nouvel État pavillon.

#### **7. Transport Canada contact information:**

The direct telephone number relating to SSAS support is 1-877-455-0626.

Further information is available on the Transport Canada Marine Security website:

<http://www.tc.gc.ca/eng/marinesecurity/menu.htm>

Any comments, suggestions or concerns can be addressed to the Director of Marine Security Operations at: [dirops.marsec-sumar@tc.gc.ca](mailto:dirops.marsec-sumar@tc.gc.ca).

#### **7. Coordonnées de Transports Canada :**

Le numéro de téléphone direct pour le service de soutien du SASB est le 1-877-455-0626.

Vous trouverez de plus amples renseignements sur le site Web de la Direction générale de la sûreté maritime de Transports Canada :

<http://www.tc.gc.ca/fra/suretemaritime/menu.htm>

Les commentaires, les suggestions ou les préoccupations peuvent être adressés au directeur des Opérations de la sûreté maritime à l'adresse suivante : [dirops.marsec-sumar@tc.gc.ca](mailto:dirops.marsec-sumar@tc.gc.ca).

Jack Goodman  
Director / Directeur  
Marine Security Operations / Opérations de la sûreté maritime

Dated / Daté : 21 August 2012 / 21 août 2012

RDIMS # / SGDDI n°: 7751032

Related source documents:

- *Marine Transportation Security Regulations (MTSR)*
- IMO MSC.136(76) - , Annex 7 (11 December 2002) – *Performance Standards for a Ship Security Alert System*, as amended from time to time
- IMO resolution MSC.147(77) , Annex 5 (29 May 2003) - *Performance Standards for a Ship Security Alert System*, as amended from time to time
- IMO MSC/Circ.1072 (26 June 2003) – *Guidance on Provisions of Ship Security Alert Systems*
- IMO MSC/Circ. 1155 (23 May 2005) - *Guidance on the Message Priority and the Testing of Ship Security Alert Systems*
- IMO MSC.1/Circ.1190 (30 May 2006) - *Guidance on the Provision of information for Identifying Ships when Transmitting Ship Security Alerts*

Documents de référence pertinents :

- *Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM)*
- Résolution MSC.136(76) de l'OMI, annexe 7 (11 décembre 2002) – Normes de fonctionnement du système d'alerte de sûreté du bâtiment, avec ses modifications successives
- Résolution MSC.147(77) de l'OMI, annexe 5 (29 mai 2003) - *Normes de fonctionnement du système d'alerte de sûreté du bâtiment*, avec ses modifications successives
- Circulaire MSC/Circ.1072 de l'OMI (26 juin 2003) – Directives sur la mise en place de systèmes d'alerte de sûreté du navire
- Circulaire MSC/Circ. 1155 de l'OMI (23 mai 2005) – Directives sur la priorité des messages et sur les tests concernant les systèmes d'alerte de sûreté des bâtiments
- Circulaire MSC.1/Circ. 1190 de l'OMI (30 mai 2006) – Directives sur la communication de renseignements pour trouver des bâtiments lors de la transmission d'alertes de sûreté du bâtiment