



BULLETIN OPÉRATIONNEL DE SÛRETÉ MARITIME

N° : 2025-002

PROCÉDURES POUR SATISFAIRE AUX EXIGENCES RELATIVES AU SYSTÈME D'ALERTE DE SÛRETÉ DU BÂTIMENT (SASB) À L'INTENTION DES BÂTIMENTS IMMATRICULÉS AU CANADA, CONFORMÉMENT AU RÈGLEMENT SUR LA SÛRETÉ DU TRANSPORT MARITIME (RSTM)

OBJECTIF

Fournir les exigences générales relatives au SASB¹ et les procédures connexes aux propriétaires de bâtiments, aux exploitants, aux agents de sûreté de la compagnie (ASC), aux agents de sûreté du bâtiment² (ASB) et aux capitaines de bâtiments ressortissants à la Convention SOLAS immatriculés au Canada.

Le présent bulletin remplace le bulletin de sûreté maritime 2012-004.

PORTÉE

Le présent bulletin vise les navires ressortissants à SOLAS immatriculés au Canada, au sens du RSTM.

CONTEXTE

Selon le chapitre XI-2/6 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), les navires doivent être pourvus d'équipement de bord pour transmettre discrètement des alertes indiquant que la sûreté du bâtiment a été compromise ou menacée (notamment par piraterie, terrorisme ou vol armé). La Convention SOLAS exige que le SASB doit être en mesure d'être activé depuis la passerelle de navigation et depuis au moins un autre endroit sur le bâtiment.

Le SASB doit satisfaire aux normes de fonctionnement équivalentes à celles qui ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI). La résolution de l'OMI [MSC.136\(76\)](#) (*Normes de fonctionnement du système d'alerte de sûreté du bâtiment*) et la résolution de l'OMI [MSC.147\(77\)](#) (*Adoption des normes de fonctionnement du système d'alerte de sûreté du bâtiment révisées*) viennent établir les normes de rendement connexes.

¹ Pour faciliter la consultation du bulletin, le terme « système d'alerte de sûreté du bâtiment » (SASB), utilisé dans le Code ISPS, sera utilisé dans le présent bulletin.

² Le terme « bâtiment » est utilisé dans le RSTM plutôt que « navire », utilisé dans le Code ISPS; par conséquent, les termes « agents de sûreté du bâtiment » et « plan de sûreté du bâtiment » seront utilisés dans le présent bulletin.



Au Canada, les exigences en matière de SASB sont mises en œuvre par l'intermédiaire des articles 222 et 227 du RSTM. De plus, les procédures ci-dessous viennent établir la façon dont Transports Canada mène les activités associées au SASB.

Pour ce qui est de la mise à l'essai du SASB, il faudrait respecter les dispositions des paragraphes II.3 et II.4 de l'annexe de la circulaire [MSC/Circ.1155](#), intitulée « Recommandations concernant l'ordre de priorité des messages et la mise à l'essai des systèmes d'alerte de sûreté du navire ». De plus, les circulaires [MSC/Circ.1072](#), [MSC/Circ.1155](#) et [MSC/Circ.1190](#) donnent d'importantes informations concernant les SASB qu'il faudrait lire en complément au présent bulletin. Ces circulaires viennent confirmer que l'élaboration de procédures et de protocoles applicables à la mise à l'essai des SASB relève de l'administration de chaque État du pavillon et donnent des directives pour aviser les administrations de l'État du pavillon quand le SASB est mis à l'essai.

Le plan de sûreté du bâtiment (PSB) approuvé doit clairement décrire les procédures de sûreté, les instructions et les directives relatives à l'utilisation du SASB; il doit également aborder la mise à l'essai, l'activation, la désactivation et la réinitialisation du système afin de limiter le risque de fausses alertes. On rappelle aux exploitants de bâtiments que les navires ressortissants à SOLAS ne pourront pas obtenir un certificat international de sûreté du navire à moins de satisfaire aux exigences du RSTM en matière de SASB ainsi que toutes les autres exigences en matière d'inspection et de documentation.

DIRECTIVES

Exigences générales du RSTM en matière de SASB

Les SASB à bord de navires canadiens ressortissant à SOLAS doivent satisfaire aux exigences suivantes :

- Possibilité d'être activé depuis la passerelle de navigation;
- Possibilité d'être activé depuis au moins un autre endroit à bord du bâtiment;
- Être installé de manière à prévenir l'activation accidentelle;
- Une fois activé, continuer de transmettre l'alerte de sûreté du bâtiment jusqu'à ce qu'il soit désactivé et/ou réinitialisé;
- Être muni d'une source d'alimentation d'urgence/auxiliaire;
- Être en mesure de déclencher et de transmettre une alerte de sûreté bâtiment-terre à Transports Canada, Opérations de la sûreté maritime, par l'intermédiaire d'un fournisseur de services Internet (pour obtenir l'adresse courriel, veuillez communiquer avec Opérations de la sûreté maritime directement par courriel à l'adresse suivante : marsec1@tc.gc.ca);
** Une fois que vous aurez l'adresse courriel de TC pour le SASB, vous devez la traiter comme de l'information strictement confidentielle et ne pas la diffuser en dehors de votre organisation. Cette adresse courriel vous est communiquée en suivant le principe du « besoin de savoir ».**
- Possibilité d'émettre un signal sûr qui ne sera pas détecté par d'autres bâtiments;
- Après l'activation, transmettre une alerte silencieuse sans sonner l'alarme à bord du bâtiment.



1. Procédures de mise à l'essai d'un SASB

Selon la partie II, paragraphe 4, de la circulaire de l'OMI [MSC/Circ.1155](#) : « Les navires, compagnies, administrations et organismes de sûreté reconnus (OSR) devraient veiller à ce que, lorsque des systèmes d'alerte de sûreté du navire sont mis à l'essai, les personnes concernées soient prévenues, de manière à ce que la mise à l'essai du système d'alerte de sûreté du navire n'entraîne pas par inadvertance des interventions d'urgence involontaires. » Par conséquent, un avis préalable doit être donné à Transports Canada au plus cinq jours à l'avance, et au moins quatre heures avant la mise à l'essai du SASB. C'est ainsi pour permettre le suivi efficace des avis et pour veiller à ce que le système n'entraîne pas accidentellement des interventions d'urgence imprévues. Un avis préalable doit être fait par téléphone en composant le 1-888-857-4003 et être accompagné d'un courriel à l'adresse suivante : marsec1@tc.gc.ca.

En ce qui a trait aux mises à l'essai routinières, Transports Canada demande à toutes les parties prenantes de mener des essais du SASB du lundi au vendredi, pendant les heures normales de travail (de 8 h à 16 h HE). Si un essai du SASB doit être mené en dehors des heures régulières en raison de circonstances exceptionnelles où il n'est pas possible de le faire pendant les heures normales de travail susmentionnées, il est possible de rejoindre le personnel de Transports Canada en composant le 1-888-857-4003. Transports Canada évaluera ensuite la possibilité de mener des essais après les heures normales et communiquera sa décision finale à l'exploitant. Dans l'un ou l'autre des cas, un avis préalable pour signaler la mise à l'essai du SASB devra être donné au moins quatre heures à l'avance. À l'exception des situations d'urgence, les avis préalables devraient être transmis du lundi au vendredi, pendant les heures normales de travail.

Tous les messages d'alerte doivent être transmis à Transports Canada par l'intermédiaire d'un fournisseur de services Internet à une boîte de courriels réservée aux SASB qui aura été fournie au préalable à l'ASC. Le message d'alerte doit aussi être transmis à l'ASC. Le message d'alerte peut aussi être transmis à l'exploitant, à la compagnie ou au RSO, si vous le souhaitez, conformément au PSB.

L'ASC peut demander l'adresse courriel du SSAS en communiquant avec Transport Canada par l'intermédiaire du compte de courriel marsec1@tc.gc.ca.

L'avis de message concernant le SASB doit être configuré pour indiquer sans équivoque qu'il s'agit d'un essai. Le terme « ESSAI » doit figurer dans le corps du message ou dans l'objet. C'est ainsi pour veiller à ce que la mise à l'essai du SASB n'entraîne pas accidentellement des interventions d'urgence imprévues. En guise d'exemple, le contenu ou l'objet d'un message de mise à l'essai d'un SASB peut inclure « --- ESSAI ESSAI ESSAI --- » ou « Message aux fins d'ESSAI seulement, veuillez ignorer ».



Le message du SASB doit inclure les éléments de données ci-dessous (chaque élément doit être clairement identifié) :

1. Nom immatriculé du bâtiment;
2. Numéro de l'OMI (p. ex., : OMI n° 1234567)
3. Indicatif d'appel international;
4. Numéro ISMM - Identité du service maritime mobile ou numéro ISMM faisant partie du Système mondial de détresse et de sécurité en mer;
5. Position du bâtiment au moment où l'alerte a été activée (latitude et longitude);
6. Date et heure de la position du bâtiment, (p. ex., à 17 h 59, le 2006-03-13 UTC, le bâtiment était à la position décrite ci-dessus);
7. Cap du bâtiment (degrés en valeur numérique, comme 0 ou 135);
8. Vitesse du bâtiment (nœuds en valeur numérique, comme 0 ou 23);
9. Nature de la situation de détresse (préciser « menacé » ou « sûreté compromise »);
10. Agent de sûreté de la compagnie ou agent de sûreté de la compagnie délégué, et le numéro de leur ligne téléphonique ouverte 24 h sur 24.

Lorsqu'un message de mise à l'essai d'un SASB est reçu, Transports Canada doit accuser réception du message par téléphone, puis transmettre un résumé des résultats par courriel à l'ASC.

Si l'équipement du SASB transmet des informations essentielles qui sont inexactes ou si, après vérification, on constate qu'il est défectueux et qu'il continue de transmettre de fausses alertes, ou encore si le SASB doit être réparé ou remplacé, l'ASC doit en informer Transports Canada et proposer des mesures par courriel à l'adresse marsec1@tc.gc.ca et par téléphone en composant le 1-888-857-4003. En collaboration avec le bureau régional de Sûreté maritime et l'inspecteur de la sûreté des transports (IST) régional assigné au bâtiment, l'ASC doit prendre toutes les dispositions qui s'imposent, sans délai, afin de redresser la situation. En collaboration avec l'inspecteur de service de la Sûreté maritime à l'administration centrale, l'IST régional doit passer en revue les réparations proposées par l'ASC pour déterminer si elles sont acceptables. En collaboration avec l'IST régional, l'ASC doit établir des procédures de sûreté provisoires approuvées par Transports Canada lorsqu'un SASB n'est plus fonctionnel; ces procédures doivent demeurer en vigueur jusqu'à ce que le SASB soit rétabli et fonctionnel. Quand l'équipement du SASB est rétabli et fonctionnel, l'ASC doit informer Transports Canada par le même courriel et numéro de téléphone mentionnés ci-haut afin de planifier un essai du SASB.

Les propriétaires de bâtiments, les exploitants, les OSR et les ASC doivent s'assurer que les courriels internes ne sont pas tous systématiquement transmis ou copiés à la boîte de courriels de Transports Canada pour les SASB. La boîte de courriels de Transports Canada pour les SASB est réservée à l'usage exclusif de l'activation de SASB à bord des bâtiments ressortissant à la Convention SOLAS immatriculés au Canada. Tous les courriels d'ordre général pour Transports Canada concernant les SASB doivent être adressés à marsec1@tc.gc.ca.



Les procédures de mise à l'essai du SASB devraient être conformes aux exigences de la circulaire [MSC/Circ.1155](#) et de Transports Canada. La fréquence d'essais de SASB est toujours à la discrétion des propriétaires de bâtiments, des exploitants et des ASC. Au minimum, il doit y avoir des essais en vue des inspections initiales de Transports Canada visant la certification, des inspections intermédiaires, et des inspections visant le renouvellement de la certification d'un bâtiment. Un essai du SASB sera valide aux fins de certification si un résultat satisfaisant a été reçu dans les 30 jours précédant la date prévue de l'inspection. Un essai du SASB est aussi requis pour appuyer le remplacement ou la réparation du système. Les essais devraient être menés en conformité avec la section du présent document portant sur les procédures de mise à l'essai de SASB.

À l'issue d'un essai de SASB, Transports Canada doit en transmettre les résultats par courriel après avoir consulté verbalement l'ASC ou son délégué. L'IST régional désigné doit recevoir une copie du résultat écrit. Si l'on constate que l'essai a échoué, l'IST régional doit alors faire un suivi auprès de l'ASC et/ou son délégué pour veiller à ce que les lacunes soient réglées avant d'organiser un nouvel essai. Le calendrier pour la réparation d'une unité défectueuse ou corrompue et l'organisation d'un nouvel essai de SASB sera déterminé par l'IST régional et l'ASC et/ou son délégué.

2. Messages d'essai du SASB reçus sans avis préalable

Transports Canada considérera comme activation réelle tout message d'essai du SASB reçu sans avis préalable et réagira en conséquence jusqu'à ce que l'autorité appropriée (ASC ou son délégué) lui en avise du contraire.

Conformément à la circulaire de l'OMI [MSC/Circ.1155](#), lorsqu'un SASB transmet accidentellement un signal, les bâtiments, les compagnies, les administrations, les organismes délégués pour la gestion du SASB et les OSR devraient agir rapidement de manière à s'assurer que toutes les parties intéressées soient mises au courant du fait qu'il s'agit d'une fausse alerte et qu'il n'y a pas lieu de prendre de mesures d'intervention d'urgence.

Advenant la confirmation d'une activation réelle par l'ASC, Transports Canada demeurera en communication avec l'exploitant, l'ASC ou son délégué, et toute autre partie concernée jusqu'à ce que le cas soit considéré comme réglé. L'exploitant est tenu de fournir toute information pertinente à Transports Canada, à sa demande.

3. Limites des transmissions des SASB

Il est entendu que certains fournisseurs de service associés aux SASB à bord de bâtiments produisent régulièrement des rapports (notamment sur l'emplacement et la position du bâtiment) à l'intention de l'ASC et des compagnies sous forme de mise à jour automatique. Il est à noter que Transports Canada ne devrait pas faire partie des destinataires de ces informations. L'information transmise à Transports Canada depuis le SASB du bâtiment doit uniquement comprendre des informations associées aux alertes de sûreté réelles et aux essais.



4. Fausses alertes

Nonobstant ce qui précède, on rappelle aux propriétaires de bâtiments, aux exploitants, aux OSR, aux ASC ou à leurs délégués, aux ASB, et aux capitaines de navires canadiens ressortissant à SOLAS que si une fausse alerte est transmise accidentellement, des mesures devraient être prises rapidement pour veiller à ce que toutes les parties concernées soient avisées que l'alerte est fausse et qu'aucune mesure d'urgence ne soit prise.

5. Changement de pavillon des navires ressortissant à SOLAS

Transports Canada rappelle aux exploitants de bâtiments que si l'immatriculation d'un navire ressortissant à SOLAS est supprimée du Registre des bâtiments ou suspendue, toutes les dispositions qui s'imposent doivent être prises pour reprogrammer le SASB, conformément aux procédures appropriées de l'État du pavillon (le cas échéant). Ensuite, un courriel détaillé doit être transmis à l'adresse marsec1@tc.gc.ca pour en informer Transports Canada; il convient d'inclure comme destinataire l'IST régional chargé du dossier de certification.

Lorsqu'un navire ressortissant à SOLAS est inscrit au Registre des bâtiments, l'exploitant doit prendre toutes les dispositions qui s'imposent pour reprogrammer ou installer le SASB, selon le besoin, et en informer Transports Canada. Il faudra ensuite soumettre le SASB à bord du bâtiment à une alerte d'activation réelle ainsi qu'à un essai. Une mise à l'essai de la fonction d'alerte du SASB et de la fonction d'essai depuis la passerelle de navigation et d'un autre endroit est requise pour obtenir un certificat international de sûreté du navire.

Cette exigence s'applique également aux bâtiments canadiens visés par la disposition sur les bâtiments coque nue à l'[article 48 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) qui autorise le changement fréquent de pavillons entre le Canada et un autre État. Selon l'article 48, tout bâtiment immatriculé à l'étranger peut être enregistré à titre de bâtiment affrété coque nue si l'immatriculation est suspendue à l'égard du droit de battre pavillon canadien.

6. Les SASB à bord de navires non ressortissants à SOLAS ou de bâtiment non visés par le RSTM

Transports Canada reconnaît que dans le cas de bâtiments non visés par l'obligation du RSMT d'avoir un SASB et de bâtiments non visés par le RSMT, il est possible d'installer l'équipement de SASB et de le mettre à l'essai en suivant les procédures qui y sont associées, notamment par l'entremise de l'ASC. Transports Canada reconnaît qu'il s'agit d'une bonne pratique commerciale et encourage les compagnies et les exploitants à gérer leurs propres processus de sûreté internes et toute procédure connexe pour leurs bâtiments respectifs.



Le RSMT stipule que seuls les navires ressortissants à SOLAS, selon la définition du RSMT, doivent avoir de l'équipement de SASB à bord et, par conséquent, aucun autre bâtiment ne peut utiliser le système d'intervention et de surveillance du SASB de Transports Canada.

Transports Canada ne répondra pas directement aux alertes de SASB des navires non ressortissants à SOLAS. La portée du mandat de Transports Canada exclut la prise de mesures en réponse aux messages de SASB provenant de bâtiments non réglementés ou par des bâtiments non visés par les exigences du RSMT en matière de SASB. Transports Canada veillera à ce qu'une telle alerte ou un tel incident soit immédiatement transmis aux autorités appropriées.

7. Changements aux coordonnées du SASB

On rappelle également aux propriétaires de bâtiments, aux exploitants, aux OSR, aux ASC ou à leurs délégués, aux ASB et aux capitaines de navires canadiens ressortissants à SOLAS que tout changement aux coordonnées du SASB ou de l'ASC doit immédiatement être apporté dans le SASB et signalé à Transports Canada par courriel à l'adresse marsec1@tc.gc.ca. Le bureau régional approprié devrait être aussi avisé du changement. Comme il est mentionné à la section 5 des procédures susmentionnées, lorsqu'un navire canadien ressortissant à SOLAS change de pavillon et le remplace par le pavillon d'un État étranger, les coordonnées de Transports Canada doivent être supprimées du SASB et les coordonnées d'urgence pour le nouveau pavillon doivent y être saisies.

8. Coordonnées de Transports Canada

La ligne téléphonique directe, ouverte en tout temps, pour obtenir un soutien relatif au SASB est 1-888-857-4003.

Le présent document est accessible sur le site Web de Sûreté maritime, Transports Canada, à l'adresse suivante : <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/surete-maritime/surete-maritime>.

Vous pouvez transmettre vos commentaires, vos suggestions ou vos préoccupations au directeur, Opérations de la sûreté maritime, à l'adresse suivante : dirops.marsec-sumar@tc.gc.ca.

Aiden Ryan
Directeur
Opérations de la sûreté maritime



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 navire*, 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 (23 mai 2005) – *Recommandations concernant l'ordre de priorité des messages et la mise à l'essai des systèmes d'alerte de sûreté du navire*
- Circulaire MSC/Circ.1190 (30 mai 2006) – *Recommandations pour la fourniture de renseignements permettant d'identifier les navires lors de l'émission d'alertes de sûreté du navire*