



Réf. T2-NAVSEC/2.6.1

MSC/Circ.1079  
10 juillet 2003

**DIRECTIVES POUR L'ÉTABLISSEMENT DE PLANS DE COOPÉRATION  
ENTRE LES SERVICES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE  
ET LES NAVIRES À PASSAGERS**

**(en application de la règle V/7.3 de la Convention SOLAS)**

1 À sa soixante-dix-septième session (28 mai-6 juin 2003), le Comité de la sécurité maritime (MSC) a rappelé qu'à sa soixante-quatorzième session, il avait approuvé la circulaire MSC/Circ.1000 sur les "Directives pour l'établissement de plans de coopération entre les services de recherche et de sauvetage et les navires à passagers (en application de la règle V/7.3 de la Convention SOLAS)" et qu'à sa soixante-quinzième session, il avait approuvé la circulaire MSC/Circ.1041 sur les "Directives à l'intention des exploitants de navires et des services de recherche et de sauvetage (SAR) sur les prescriptions minimales applicables aux fournisseurs de données SAR qui détiennent des plans de coopération SAR conformément à la règle V/7.3 de la Convention SOLAS et à la circulaire MSC/Circ.1000, et à la fourniture de plans constamment à jour".

2 À sa soixante-seizième session (2-13 décembre 2003), étant d'avis que la circulaire MSC/Circ.1000 devait peut-être être améliorée en ce qui concernait le choix du SDP, le Comité avait chargé le COMSAR 7 d'envisager de fusionner et de clarifier les circulaires MSC/Circ.1000 et 1041 et de soumettre les résultats à l'examen du MSC 77.

3 Ayant examiné les recommandations formulées par le Sous-comité COMSAR à sa septième session (13-17 janvier 2003), le Comité a approuvé les Directives pour l'établissement de plans de coopération entre les services de recherche et de sauvetage et les navires à passagers (en application de la règle V/7.3), telles qu'elles figurent à l'annexe, fusionnant et annulant ainsi les circulaires MSC/Circ.1000 et 1041.

4 Ayant approuvé les Directives jointes en annexe, le Comité a épousé le point de vue du Sous-comité, à savoir qu'il n'était pas nécessaire de modifier/rectifier les plans de coopération en matière de recherche et de sauvetage qui avaient été établis conformément aux circulaires MSC/Circ.1000 et MSC/Circ.1041.

5 Les Gouvernements Membres sont invités à porter les Directives jointes en annexe à l'attention des prestataires de services SAR, des propriétaires, des exploitants et des capitaines de navires, ainsi que de toutes autres parties intéressées, et à appliquer les dispositions qui y figurent, selon qu'il convient.

\*\*\*

## ANNEXE

**DIRECTIVES POUR L'ÉTABLISSEMENT DE PLANS DE COOPÉRATION  
ENTRE LES SERVICES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE  
ET LES NAVIRES À PASSAGERS****(en application de la règle V/7.3 de la Convention SOLAS)****1 Introduction**

1.1 Les présentes Directives ont pour objet de fournir un cadre uniforme pour l'établissement de plans de coopération entre les navires à passagers et les services SAR<sup>1</sup>, en application de la règle V/7.3 de la Convention SOLAS. Les plans de coopération élaborés conformément aux présentes Directives satisferont aux prescriptions de cette règle.

1.2 Les présentes Directives s'appliquent à tous les navires à passagers visés par le chapitre I de la Convention SOLAS. Elles intéressent le système de gestion de la sécurité que les navires à passagers sont tenus de maintenir conformément au Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) et plus particulièrement la section de ce système qui se rapporte à la préparation aux situations d'urgence. Elles peuvent également être appliquées lors de l'établissement des plans de coopération SAR des navires à passagers qui assurent un service intérieur.

**2 Planification de la coopération SAR - buts et objectifs**

2.1 La planification de la coopération SAR a pour but de renforcer la compréhension mutuelle entre un navire, la compagnie et les services SAR de manière que, en cas de situation d'urgence, ces trois parties soient à même de travailler ensemble efficacement. Le meilleur moyen de parvenir à ce résultat est de procéder au préalable à un échange de renseignements et d'effectuer des exercices d'intervention d'urgence conjointement.

2.2 Les objectifs de la planification de la coopération SAR sont les suivants :

- .1 établir un lien entre les plans d'intervention SAR de la compagnie, du navire à passagers et des services SAR pertinents de façon à ce qu'ils soient complémentaires les uns les autres;
- .2 permettre, en cas d'urgence, l'établissement rapide et efficace d'un contact entre le navire à passagers, le système d'intervention d'urgence à terre mis en place par son exploitant et les services SAR. Le plan de coopération SAR devrait garantir que tous les renseignements pertinents concernant les points de contact sont connus de chacune des trois parties au préalable et qu'ils sont tenus à jour;

---

<sup>1</sup> *Service de recherche et de sauvetage.* Exécution, en cas de détresse, des fonctions de surveillance, de communication, de coordination ainsi que de recherche et de sauvetage, y compris prestation de conseils médicaux, de soins médicaux initiaux, ou évacuation sanitaire, en faisant appel à des ressources publiques et privées, avec la coopération d'aéronefs, de navires et d'autres engins et installations.

- .3 fournir aux services SAR des renseignements facilement accessibles et actualisés sur le navire et, en particulier, sur le voyage qu'il prévoit d'effectuer, ses communications et ses systèmes d'intervention d'urgence; et
- .4 fournir au navire et à son exploitant des renseignements facilement accessibles sur les services SAR et autres services d'urgence disponibles dans la zone d'exploitation du navire pour faciliter la prise de décision et la planification d'urgence.

2.3 Le plan de coopération est utile lorsque le navire à passagers lui-même est victime d'une situation d'urgence ou lorsqu'il intervient en tant que moyen SAR<sup>2</sup>, en particulier lorsqu'un coordonnateur sur place<sup>3</sup> est à bord.

### **3 La règle**

3.1 Le texte de la règle V/7.3 de la Convention SOLAS est libellé comme suit :

"Les navires à passagers auxquels s'applique le chapitre I doivent avoir à bord un plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage appropriés en cas d'urgence. Ce plan doit être établi en coopération entre le navire, la compagnie telle que définie à la règle IX/1 et les services de recherche et de sauvetage. Le plan doit prévoir des exercices périodiques permettant de vérifier son efficacité. Le plan doit être établi selon les directives élaborées par l'Organisation."

### **4 Prescriptions générales**

4.1 Le plan de coopération SAR ne remplace pas des plans d'intervention d'urgence plus détaillés déjà en place, que ce soit dans le cadre du système de gestion de la sécurité de la compagnie ou des arrangements des services SAR. Ces plans devraient toutefois être liés, pour que l'intervention tripartite en cas de situation critique mettant en cause un navire à passagers - c'est-à-dire à bord, par l'organisation d'intervention d'urgence de la compagnie à terre et par les services SAR - soit correctement et efficacement coordonnée. Le plan de coopération SAR constitue ce lien.

4.2 Le plan de coopération devrait comporter les renseignements de base qui permettront à l'intervention, en cas d'urgence quelconque, de démarrer sans retard. Ces renseignements seront notamment les points de contact directs des trois parties - navire, compagnie et services SAR ou fournisseur de données SAR<sup>4</sup> (SDP), ainsi qu'indiqué à la section 6.

---

<sup>2</sup> *Moyen de recherche et de sauvetage.* Toute ressource mobile, y compris les unités de recherche et de sauvetage désignées, utilisée pour mener une opération de recherche et de sauvetage.

<sup>3</sup> *Coordonnateur sur place.* Personne désignée pour coordonner les opérations de recherche et de sauvetage dans une zone déterminée.

<sup>4</sup> L'expression "fournisseur de données SAR" est définie comme suit dans le Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (Manuel IAMSAR): "Source qu'un centre de coordination de sauvetage peut contacter pour obtenir des données à l'appui d'opérations de recherche et de sauvetage..." (volume I, page xii).

4.3 Chacune des parties au plan devrait avoir accès à une copie autorisée<sup>5</sup> pour que chacune sache quels sont les renseignements dont les autres disposent.

4.4 Des directives sur la mise à l'épreuve des arrangements de coopération SAR entre le navire, la compagnie et les services SAR figurent à la section 9 ci-dessous.

## 5 Cadres du plan de coopération SAR

5.1 Le plan de coopération devrait être concis et pratique, pour que l'utilisation en soit aisée dans des situations d'urgence. Suivant le type de voyage qu'effectue le navire à passagers, le plan de coopération devrait être établi selon les cadres donnés dans les appendices 1 ou 2 des présentes Directives. Les cadres et le processus de planification de la coopération SAR sont décrits aux sections 7 et 8 ci-dessous et illustrés au moyen des organigrammes figurant à l'appendice 3.

5.2 L'utilisation de cadres communs permet au personnel des services SAR de trouver rapidement les informations dont il a besoin, quels que soient le navire ou la compagnie auxquels il a affaire. De même, les membres de l'équipage ou de l'équipe d'intervention d'urgence à terre établie par la compagnie peuvent trouver les renseignements dont ils ont besoin, quelle que soit la région SAR<sup>6</sup> où se produit la situation critique.

5.3 Les cadres sont conçus de manière à permettre d'ajouter aisément au plan de coopération des modules d'information (sur différents navires ou services SAR, par exemple), ou d'enlever ces modules s'ils n'ont plus de raison d'être, sans devoir réviser tout le plan.

## 6 Utilisation par les navires qui traversent de multiples régions SAR

6.1 L'efficacité et le déroulement de l'intervention face à une situation d'urgence seront considérablement améliorés si les équipages et exploitants de navires à passagers sont parvenus à une bonne compréhension mutuelle avec les services SAR à leur disposition. Cela est vrai aussi bien pour les navires à passagers qui traversent habituellement de multiples régions SAR que pour n'importe quel autre navire à passagers. La planification directe de la coopération entre les navires, les compagnies et les services SAR locaux est encouragée chaque fois que possible.

6.2 Toutefois, il est difficile, du point de vue administratif, de maintenir des liaisons *directes* entre un navire qui traverse de multiples régions SAR, comme certains navires de croisière, et chacun des services SAR avec lesquels il pourrait entrer en contact. Pour de tels navires, il n'est pas nécessaire que tous les centres de coordination de sauvetage<sup>7</sup> (RCC) dont ils traversent les régions disposent d'une copie du plan de coopération SAR et qu'il se trouve à bord la description détaillée et à jour de tous les services SAR sans exception.

---

<sup>5</sup> Le contrôle des documents, y compris la distribution autorisée des copies du plan maintenues à bord du navire, par la compagnie et par les services SAR, sont essentiels pour garantir que toutes les copies seront tenues à jour.

<sup>6</sup> *Région de recherche et de sauvetage*. Région de dimensions déterminées associée à un centre de coordination de sauvetage, dans les limites de laquelle sont fournis des services de recherche et de sauvetage.

<sup>7</sup> *Centre de coordination de sauvetage*. Centre chargé d'assurer l'organisation efficace des services de recherche et de sauvetage et de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage dans une région de recherche et de sauvetage.

6.3 Ces difficultés administratives peuvent être surmontées grâce à l'utilisation du système de fourniture de données SAR, qui permet le recours à des points de contact entre les services SAR et les exploitants de navires de croisière.

6.4 En vertu de ce système, le fournisseur de données SAR détient le plan de coopération SAR au nom des services SAR. Les services SAR contactent le fournisseur de données SAR pour obtenir le plan de coopération lorsqu'il est requis.

6.5 La compagnie ou le navire devraient choisir un fournisseur de données SAR approprié. Une compagnie de navigation, un RCC, ou une autre entité appropriée peut agir en tant que fournisseur de données SAR. Toutefois, le navire ne peut être son propre fournisseur de données SAR car cette mesure irait à l'encontre du but fondamental recherché, qui est d'alléger la charge du personnel du navire lors d'une situation d'urgence.

6.6 Le fournisseur de données SAR devrait pouvoir fournir des renseignements essentiels rapidement aux parties concernées. En vue d'y parvenir, chaque fournisseur de données SAR devrait :

- .1 faire en sorte que les compagnies de navigation pertinentes et les exploitants de navires, ainsi que tous les RCC ayant des responsabilités dans les zones d'exploitation des navires concernés, puissent accéder facilement, en permanence, et instantanément à ses plans de coopération SAR;
- .2 s'assurer que les moyens techniques indispensables, tels qu'ordinateurs et liaisons de communication, sont fiables et redondants ou disposer de l'infrastructure nécessaire pour effectuer rapidement des réparations, et s'assurer que ces moyens disposent de sources d'énergie de secours. Il peut être satisfait à cette prescription en établissant un fournisseur de données SAR auxiliaire;
- .3 s'assurer que les mises à jour des plans sont accessibles rapidement, et que les données de secours sur papier ou sous forme électronique sont conservées en un lieu approprié et sûr et sont facilement disponibles;
- .4 s'assurer que, si du personnel est nécessaire pour permettre aux utilisateurs autorisés d'accéder aux données, ce personnel est toujours disponible pour traiter les demandes urgentes, qu'il a reçu la formation nécessaire pour rechercher et transmettre correctement les renseignements demandés, et qu'il maîtrise parfaitement la langue anglaise; et
- .5 s'assurer que les renseignements pertinents figurant dans l'Index international des plans de coopération SAR, y compris les renseignements sur les fournisseurs de données principaux et auxiliaires, sont maintenus à jour. Des précisions sur l'Index, et la procédure relative à sa mise à jour, figurent à la section 8 ci-dessous.

6.7 Les fournisseurs de données SAR ne devraient fournir de copies des plans de coopération qu'aux parties nommées dans les listes de diffusion autorisées des plans – et sur demande aux RCC coordonnateurs, en cas de situation d'urgence ou aux fins de la planification d'urgence.

6.8 Un navire à passagers tel qu'un transbordeur, qui est exploité sur des routes fixes, ne devrait pas utiliser le système de fourniture de données SAR, mais devrait élaborer un plan de coopération incorporant les caractéristiques de tous les services SAR se trouvant sur sa route, conformément à l'appendice 1 des présentes Directives. Les autres navires à passagers qui traversent de nombreuses régions SAR différentes, éventuellement sur une base saisonnière, tels que certains navires de croisière, peuvent choisir d'utiliser le système de fourniture de données SAR. De tels navires ne sont pas tenus de faire figurer dans le plan de coopération des renseignements allant au-delà de ceux qui sont spécifiés à l'appendice 2 des présentes Directives.

6.9 Les organigrammes qui résument le processus de planification de la coopération SAR dans les deux cas figurent à l'appendice 3.

6.10 Indépendamment du système qu'ils utilisent, les navires sont toujours encouragés à entrer en liaison, dans toute la mesure du possible, avec les services SAR compétents. Les communications directes, lorsqu'elles sont possibles en pratique, sont toujours préférables aux communications indirectes.

## **7 Prescriptions administratives applicables aux navires n'utilisant pas le système de fourniture de données SAR**

7.1 La procédure décrite dans le présent paragraphe s'applique aux navires *n'utilisant pas* le système de fourniture de données SAR – c'est-à-dire les navires à passagers sur routes fixes, tels que les transbordeurs. Ces navires et/ou leurs exploitants oeuvreront avec les services SAR compétents pour achever et maintenir un plan de coopération SAR élaboré conformément au cadre figurant à l'appendice 1 des présentes Directives. Le premier organigramme de l'appendice 3 illustre ce processus. La procédure applicable aux navires qui utilisent le système de fourniture de données SAR est décrite à la section 8 ci-dessous.

7.2 Pour dresser un plan de coopération SAR conformément à l'appendice 1 des présentes Directives, le navire (ou la compagnie) devrait contacter l'un des services SAR responsables de la zone dans laquelle le navire est exploité.

7.3 Le navire ou la compagnie et les services SAR remplissent chacun leurs sections respectives du cadre. Il incombe au navire ou à la compagnie de fournir les renseignements du module 1 ("La compagnie") et du module 2 ("Le ou les navires"). Il incombe aux services SAR de fournir les paragraphes liminaires, le module 3 ("Les RCC") et le module 4 ("Installations et services SAR"). Il est recommandé que les services SAR avoisinants détiennent chacun des copies des modules de renseignements des autres, de manière que le navire ou la compagnie n'ait à contacter qu'un seul service SAR pour compléter le plan de coopération.

7.4 Les modules 5 ("Relations avec les médias") et 6 ("Exercices périodiques") devraient être étudiés conjointement. Le chapitre 5 est destiné à contenir de brefs détails sur la manière dont la compagnie et les services SAR coordonneront leur réponse aux médias lors d'une situation d'urgence et devrait comporter les coordonnées de leurs agents de presse/relations publiques respectifs. Les prescriptions du module 6 (appendice 1) sont examinées plus en détail à la section 9 ci-dessous.

7.5 Des copies du plan de coopération achevé devraient être distribuées à chacune des trois parties concernées par l'intervention d'urgence – le navire, la compagnie et les services SAR compétents. Un système de distribution autorisée devrait être utilisé afin de garantir que toutes les parties maintiennent une copie à jour.

7.6 Le plan de coopération devrait être établi :

- .1 dans la ou les langues de travail utilisées à bord du navire à passagers, et
- .2 en anglais et, si cela a été convenu, dans une ou plusieurs langues couramment employées à bord du navire, par la compagnie et par les services SAR.

Le but recherché est que toutes les personnes susceptibles d'avoir à consulter le plan de coopération puissent l'obtenir sans difficulté dans une langue qu'elles connaissent bien. Si le navire, la compagnie et les services SAR y consentent, le plan de coopération peut être fourni et diffusé électroniquement.

7.7 Une fois approuvés pour un navire donné, les plans de coopération SAR devraient être reconnus par les services SAR de toutes les Administrations.

7.8 L'auteur de chaque module d'un plan de coopération (le navire, la compagnie ou le service SAR, selon le cas) est responsable de sa mise à jour et veille à ce que tous ceux qui en ont une copie autorisée soient avisés des modifications. Chaque détenteur d'une copie autorisée du plan de coopération est responsable de l'inscription des modifications notifiées.

7.9 Toutes les parties devraient savoir où sont conservées les copies autorisées du plan de coopération SAR. Chaque plan de coopération SAR devrait donc comporter une liste de distribution autorisée, et chaque partie au plan devrait veiller à ce que tout le personnel compétent soit au courant de son existence, de l'endroit où il est conservé et de la manière dont il peut être utilisé.

## **8 Prescriptions administratives applicables aux navires qui utilisent le système de fourniture de données SAR**

8.1 La procédure décrite dans la présente section est celle qui s'applique aux navires à passagers qui traversent de nombreuses régions SAR et choisissent d'utiliser le système de fourniture de données SAR. Ces navires et/ou leurs exploitants identifieront un fournisseur de données SAR (en demandant l'avis des services SAR compétents selon que de besoin) et établiront et maintiendront un plan de coopération SAR élaboré conformément au cadre figurant à l'appendice 2 des présentes Directives. Le deuxième organigramme de l'appendice 3 illustre ce processus. La procédure applicable aux navires qui n'utilisent pas le système de fourniture de données SAR est décrite à la section 7 ci-dessus.

8.2 En cas de recours au système de fourniture de données SAR, le navire ou la compagnie et le fournisseur de données SAR remplissent chacun leurs sections respectives du cadre, selon qu'il convient. Le module 4 "Relations avec les médias" et le module 5 "Exercices périodiques" devraient être étudiés conjointement. Le module 4 est destiné à contenir de brefs détails sur la manière dont la compagnie coordonnera, avec les services SAR, leur réponse aux médias lors d'une situation d'urgence et devrait

comporter les coordonnées de ses agents de presse/relations publiques. Les prescriptions du module 5 sont examinées plus en détail à la section 9 ci-dessous.

8.3 Des copies autorisées du plan de coopération achevé devraient être distribuées par la compagnie et être détenues par le navire, la compagnie et les services SAR compétents. Un système de distribution autorisée devrait être utilisé afin de garantir que toutes les parties maintiennent une copie à jour.

8.4 Toutes les parties devraient savoir où sont détenues les données SAR. Chaque copie du plan devrait donc contenir une liste de distribution autorisée et chaque partie devrait s'assurer que le personnel intéressé connaît son existence et sait où elle se trouve et comment l'utiliser.

8.5 Il n'est pas indispensable que tous les RCC des régions SAR que traverse un navire détiennent une copie du plan en fichier; il suffit que chaque RCC soit en mesure d'en obtenir une copie sans délai auprès du fournisseur voulu de données SAR. Le fournisseur de données SAR détient des copies du plan de coopération en vue de le faire suivre sur demande au RCC coordonnateur en cas de situation d'urgence ou aux fins de la planification d'urgence.

8.6 De même, il n'est pas indispensable que le navire ait à bord les renseignements relatifs à toutes les ressources de chaque région SAR si l'on utilise le système de fourniture de données SAR. Toutefois, le navire devrait toujours être en mesure d'obtenir ces renseignements.

8.7 Il est recommandé que le navire ait à bord les caractéristiques des services SAR des régions dans lesquelles il passe la plus grande partie de son temps. Le navire devrait au minimum avoir à bord les renseignements lui permettant de contacter son fournisseur de données SAR, ainsi qu'il est établi dans le cadre à l'appendice 2.

8.8 Le plan de coopération devrait être établi :

- .1 dans la ou les langues de travail utilisées à bord du navire à passagers, et
- .2 en anglais et, si cela a été convenu, dans une ou plusieurs langues couramment employées à bord du navire, par la compagnie et par le fournisseur de données SAR.

Le but recherché est que toutes les personnes susceptibles d'avoir à consulter le plan de coopération puissent l'obtenir sans difficulté dans une langue qu'elles connaissent bien. Si le navire, la compagnie et le fournisseur de données SAR y consentent, le plan de coopération peut être fourni et diffusé électroniquement. Le fournisseur de données SAR doit conserver une copie de chaque plan de coopération, au moins en langue anglaise, et devrait pouvoir la transmettre immédiatement sur demande au RCC coordonnateur en cas de situation d'urgence ou aux fins de la planification d'urgence. Les capacités du fournisseur de données SAR à cet égard sont précisées au paragraphe 6.5 ci-dessus.

8.9 Une fois approuvés pour un navire donné, les plans de coopération SAR devraient être reconnus par les services SAR de toutes les administrations.

8.10 L'auteur de chaque module d'un plan de coopération (le navire, la compagnie ou le fournisseur de données SAR, selon le cas) est responsable de sa mise à jour et veille à ce que tous ceux qui en ont une



copie autorisée soient avisés des modifications. Chaque détenteur d'une copie autorisée du plan de coopération est responsable de l'inscription des modifications notifiées.

8.11 Il est nécessaire de disposer de moyens d'identifier celui qui agit en tant que fournisseur de données SAR d'un navire particulier afin de permettre au RCC coordonnateur d'obtenir sur demande une copie du plan de coopération en cas de situation d'urgence ou aux fins de la planification d'urgence.

8.12 L'Index international des plans de coopération SAR permet aux utilisateurs d'y rechercher un navire au moyen de l'un quelconque de trois moyens d'identification (nom, indicatif d'appel ou identité dans le service mobile maritime) et d'identifier le fournisseur de données SAR de ce navire ainsi que la manière de le contacter. Les renseignements qui figurent dans cet index sont délibérément limités, les plans de coopération eux-mêmes constituant les documents principaux. Les entrées de l'Index sont fournies et actualisées par le fournisseur de données SAR.

8.13 Les renseignements à incorporer dans l'Index, ainsi que toute modification ultérieure, devraient être adressés par le fournisseur de données SAR à :

International SAR Co-operation Plans Index  
HM Coastguard  
Pendennis Point  
Castle Drive  
FALMOUTH TR11 4WZ  
Royaume-Uni

Téléphone : +44 1326 211569

Télécopie : +44 1326 319264

Une personne répond au téléphone de 8 h 45 à 17 heures heure locale, du lundi au vendredi.

Des entrées devraient être créées pour tous les navires à passagers utilisant le système de fourniture de données SAR conformément aux présentes Directives, à savoir les navires qui traversent de multiples régions SAR. Les entrées pour d'autres navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux seront également acceptées. Les entrées devraient comprendre :

- le nom du navire;
- l'indicatif d'appel;
- la MMSI;
- l'identité de la compagnie;
- l'identité du fournisseur de données SAR; et
- le numéro de téléphone auquel le fournisseur de données SAR répond 24 heures sur 24.

8.14 Les entrées reçues sont ajoutées à l'Index international des plans de coopération SAR, qui a été lié au site Web de la Maritime and Coastguard Agency du Royaume-Uni à l'adresse <http://www.mcga.gov.uk/sandr/coop.htm>. Il est recommandé aux utilisateurs ayant accès à l'internet de visiter ce site Web pour obtenir des précisions sur le fournisseur de données SAR d'un navire particulier. Un mode d'emploi de l'Index figure sur le site. Les utilisateurs qui n'ont pas accès à l'internet sont invités à

contacter le MRCC de Falmouth (par téléphone, 24 heures sur 24 au numéro : +44 1326 317575) si un plan de coopération SAR est requis d'urgence. Le MRCC de Falmouth fournira alors à l'abonné demandeur des précisions sur le fournisseur de données SAR pertinent, et pourra, au besoin, lui apporter plus ample assistance.

8.15 Il convient de noter que, bien que l'Index international des plans de coopération SAR soit administré au MRCC Falmouth et que le MRCC Falmouth agisse également en tant que fournisseur de données SAR pour certains navires, ces deux fonctions sont distinctes. D'une manière générale, il est recommandé que les exploitants choisissent un fournisseur de données SAR dans la région géographique d'exploitation du navire.

8.16 Il est toutefois indispensable, si l'on doit utiliser le système de fourniture de données SAR, que les entrées à l'Index international des plans de coopération SAR soient conformes à la description qui est donnée au paragraphe 8.13 ci-dessus.

## **9 Exercices périodiques**

9.1 La règle stipule que le plan de coopération doit prévoir des exercices périodiques à effectuer afin de vérifier son efficacité.

9.2 La fréquence et le type des exercices dépendront des conditions d'exploitation du navire, de la disponibilité des ressources du service SAR, etc.

9.3 S'il est très important que les arrangements de coopération SAR soient mis à l'épreuve de temps à autre – par exemple en requérant la participation des services SAR locaux à des exercices déjà effectués conformément aux prescriptions du Code ISM et du système de gestion de la sécurité de chaque navire – il est également important que les avantages de tels exercices ne soient pas amoindris par un excès d'exercices ou en les pratiquant toujours d'une certaine manière ou avec certaines autorités. Par conséquent, le navire ne devrait pas être tenu d'effectuer les exercices relatifs à son plan de coopération SAR plus d'une fois tous les douze mois.

9.4 L'objectif devrait être de mettre à l'épreuve tous les éléments du réseau d'intervention en cas d'urgence de manière réaliste et progressivement. Il faudrait utiliser une large variété de scénarios et faire intervenir différents services SAR, le cas échéant. De plus, les exercices devraient être organisés de manière à ce que tous les membres impliqués du personnel y participent au cours d'une période de temps, y compris le personnel de relève.

9.5 Divers types d'exercices sont acceptables : exercices en "vraie grandeur" ou "sur le terrain", exercices de "coordination" et/ou exercices de "communications"<sup>8</sup>, tant que le principe fondamental de coopération entre le navire, la compagnie et les services SAR est respecté. Tous peuvent éventuellement convenir. Il peut être utile d'organiser des exercices "sur table", des séminaires SAR et des échanges de liaison auxquels participent le personnel du navire, le personnel de la compagnie chargé des interventions à terre en cas d'urgence et le personnel des services SAR.

---

<sup>8</sup> Voir Manuel IAMSAR, volume I, chapitre 3.3.  
I:\CIRC\MSC\1079.DOC

9.6 Les exercices devraient être coordonnés afin de garantir une utilisation efficace des ressources disponibles. Le principe de la réciprocité s'applique. Si un navire a effectué un exercice de coopération SAR au cours des douze derniers mois, il devrait être considéré par toutes les parties comme ayant satisfait aux prescriptions de la règle à cet égard; le "service SAR" devrait être considéré comme une entité mondiale dans ce contexte. De même, les services SAR de chaque État devraient coopérer pour veiller à ce que les exercices que les navires à passagers doivent effectuer soient répartis entre eux en fonction des ressources disponibles.

9.7 Les exercices effectués en application de cette règle devraient comporter occasionnellement des exercices dans lesquels le navire à passagers assume le rôle de moyen SAR, en particulier le rôle de coordonnateur sur les lieux dans les cas appropriés.

9.8 Les navires qui ont participé à de véritables missions de recherche et sauvetage peuvent être considérés comme ayant satisfait aux prescriptions de la règle concernant les exercices.

9.9 Les exercices effectués en vertu de cette règle devraient être formellement consignés par les principaux participants (navire, compagnie et service SAR). Ce registre devrait comprendre au moins la date et le lieu de l'exercice, ainsi que le type d'exercice et la liste des principaux participants. Une copie de ce registre devrait être conservée à bord du navire aux fins d'inspection.

## **10 Tenue à jour du plan de coopération**

10.1 Les renseignements figurant dans chaque plan de coopération SAR devraient être tenus à jour. L'examen, la mise à jour et le contrôle du plan de coopération SAR devraient être effectués dans le cadre du système de gestion de la sécurité prescrit par le Code ISM.

10.2 Les renseignements concernant le service SAR et le fournisseur de données SAR qui figurent dans chaque plan de coopération SAR devraient être examinés, mis à jour et contrôlés de la même manière.

10.3 L'Index international des plans de coopération SAR devrait également être tenu à jour. Il incombe au fournisseur de données SAR de s'assurer qu'il en est ainsi. Les fournisseurs de données SAR devraient, par conséquent, vérifier si les modifications apportées au plan affectent l'entrée de l'Index et, dans l'affirmative, procéder conformément aux dispositions de la section 8 ci-dessus.

APPENDICE 1

**PLAN DE COOPÉRATION ENTRE LES SERVICES DE RECHERCHE ET  
DE SAUVETAGE ET LES NAVIRES À PASSAGERS N'UTILISANT PAS  
LE SYSTÈME DE FOURNITURE DE DONNÉES SAR**

**(en application de la règle V/7.3 de la Convention SOLAS)**

Table des matières

Introduction<sup>9</sup>

Description d'un plan de coopération<sup>10</sup>

1 La compagnie<sup>11</sup>

.1 nom et adresse

.2 liste des points de contact

.1 moyen de contact initial d'urgence 24 heures sur 24 et autre moyen de contact

.2 autres moyens de communication (y compris les liaisons directes par téléphone/télécopieur avec le personnel compétent)

.3 carte(s) indiquant en détail les routes et les services ainsi que les limites des régions de recherche et de sauvetage pertinentes (SRR)<sup>12</sup>

.4 moyens de liaison entre la compagnie et les RCC appropriés<sup>13</sup>

.4.1 communication des renseignements qui présentent un intérêt dans le contexte de l'événement

- manière dont des renseignements précis seront échangés lors d'un événement, y compris le détail des personnes, de la cargaison et des soutes à bord, les installations SAR et les services d'appui spécialisés disponibles à ce moment-là, etc.

---

<sup>9</sup> À élaborer par le service SAR.

<sup>10</sup> À élaborer par le service SAR.

<sup>11</sup> Telle que définie dans le Code ISM.

<sup>12</sup> La carte peut être remplacée par une simple description, le cas échéant.

<sup>13</sup> Soit la manière dont la compagnie et le service SAR coopéreront en cas d'urgence, notamment pour la communication des renseignements qui ne seront connus qu'alors.

.4.2 fourniture d'un ou de plusieurs agents de liaison

- dispositions pour l'envoi d'un ou de plusieurs agents de liaison de la compagnie au RCC, avec accès à la documentation complémentaire concernant la compagnie et le ou les navires, par exemple copies des plans de sécurité et de lutte contre l'incendie prescrits par l'État du pavillon

2 Le ou les navires<sup>14</sup>

.1 [navire 1]<sup>15</sup>

.1 caractéristiques essentielles du navire

- identité dans le service mobile maritime (MMSI)
- indicatif d'appel
- pays d'immatriculation
- type de navire
- jauge brute
- longueur hors tout (en mètres)
- tirant d'eau maximal admissible (en mètres)
- vitesse de croisière
- nombre maximal de personnes autorisées à bord
- nombre normal de membres d'équipage
- services médicaux

.2 matériel de communication installé à bord<sup>16</sup>

.3 plan simple des ponts et des superstructures du navire, qui puisse être transmis électroniquement, y compris les renseignements de base concernant :

- le matériel de sauvetage
- le matériel de lutte contre l'incendie
- le plan de l'héliplate-forme/aire d'hélicoptère avec le secteur d'approche
- les types d'hélicoptères pour lesquels l'héliplate-forme est conçue
- les moyens à bord destinés à être utilisés pour le sauvetage des personnes et leur repêchage ou leur transbordement à partir d'autres navires

et une photographie en couleurs du navire

.2 [navire 2 - comme pour le navire 1, etc.]

---

<sup>14</sup> À élaborer par la compagnie.

<sup>15</sup> Indiquer ici le nom du navire.

<sup>16</sup> Inscrire les renseignements essentiels concernant le matériel de communication installé, les fréquences disponibles, les identificateurs, etc.

3 Les RCC<sup>17</sup>

.1 régions de recherche et de sauvetage le long de la route

- carte indiquant les régions de recherche et de sauvetage (SRR) établies dans la zone où les navires sont exploités

.2 coordonnateur des missions SAR<sup>18</sup> (SMC)

- définition
- résumé des fonctions

.3 coordonnateur sur place (OSC)

- définition
- critères de sélection
- résumé des fonctions

4 Installations et services SAR<sup>19</sup>

.1 [SRR]<sup>20</sup>

.1 RCC/RSC situés le long de la route

- adresses

.2 communications

- matériel
- fréquences disponibles
- veille assurée
- liste des points de contact (identités dans le service mobile maritime, indicatifs d'appel, numéros de téléphone, télécopieur et télex)

.3 description générale et disponibilité des unités SAR désignées (de surface et aériennes) et des autres services SAR également disponibles le long de la route, par exemple :

- navires de secours rapides
- autres navires
- hélicoptères lourds/légers

---

<sup>17</sup> À élaborer par le service SAR.

<sup>18</sup> Coordonnateur de mission de recherche et de sauvetage (SMC). Officier désigné temporairement pour coordonner l'intervention en cas de situation de détresse réelle ou apparente.

<sup>19</sup> À élaborer par le service SAR.

<sup>20</sup> Indiquer ici le nom de l'État pertinent.

- aéronefs à long rayon d'action
- services de lutte contre l'incendie

- .4 plan de communications
- .5 planification de la recherche
- .6 avis médical/assistance médicale
- .7 lutte contre l'incendie, risques chimiques, etc.
- .8 moyens prévus pour la réception des personnes à terre
- .9 information des parents proches
- .10 suspension/fin de l'opération SAR
- .2 [SRR 2 - comme pour la SRR1, etc.]

5 Relations avec les médias<sup>21</sup>

6 Exercices périodiques<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> À élaborer conjointement par la compagnie et par chacun des services SAR intéressés.

<sup>22</sup> La fréquence, la forme et la teneur des exercices doivent être examinées conjointement par la compagnie et le ou les services SAR intéressés.

APPENDICE 2

**PLAN SIMPLIFIÉ DE COOPÉRATION ENTRE LES SERVICES DE RECHERCHE  
ET DE SAUVETAGE ET LES NAVIRES À PASSAGERS UTILISANT  
LE SYSTÈME DE FOURNITURE DE DONNÉES SAR**

**(en application de la règle V/7.3 de la Convention SOLAS)**

Introduction

1 La compagnie<sup>23</sup>

- .1 nom et adresse
- .2 liste des points de contact
  - .1 moyen de contact initial d'urgence 24 heures sur 24 et autres moyens de contact
  - .2 autres moyens de communication (y compris les liaisons directes par téléphone/télécopieur avec le personnel compétent)
- .3 carte(s) indiquant en détail les routes et les services ainsi que les limites des régions de recherche et de sauvetage pertinentes (SRR)<sup>24</sup>

2 Le ou les navires<sup>25</sup>

- .1 [navire 1]<sup>26</sup>
  - .1 caractéristiques essentielles du navire
    - identité dans le service mobile maritime (MMSI)
    - indicatif d'appel
    - pays d'immatriculation
    - type de navire
    - jauge brute
    - longueur hors tout (en mètres)
    - tirant d'eau maximal admissible (en mètres)
    - vitesse de croisière
    - nombre maximal de personnes autorisées à bord
    - nombre normal de membres d'équipage
    - services médicaux

---

<sup>23</sup> Telle que définie dans le Code ISM.

<sup>24</sup> La carte peut être remplacée par une simple description, le cas échéant.

<sup>25</sup> À élaborer par la compagnie.

<sup>26</sup> Indiquer ici le nom du navire.



- .2 matériel de communication installé à bord<sup>27</sup>
- .3 plan simple des ponts et des superstructures du navire, qui puisse être transmis électroniquement, y compris les renseignements de base concernant :
  - le matériel de sauvetage
  - le matériel de lutte contre l'incendie
  - les dispositions prises pour travailler avec des hélicoptères

et une photographie du navire

- .2 [navire 2 - comme pour le navire 1, etc.]

### 3 Fournisseur de données SAR

- .1 [ ]<sup>28</sup>

- .1 adresse

- .2 dispositions relatives aux points de contact

### 4 Relations avec les médias<sup>29</sup>

### 5 Exercices périodiques<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup> Inscrire les renseignements essentiels concernant le matériel de communication installé, les fréquences disponibles, les identificateurs, etc.

<sup>28</sup> Indiquer ici le nom du fournisseur de données SAR.

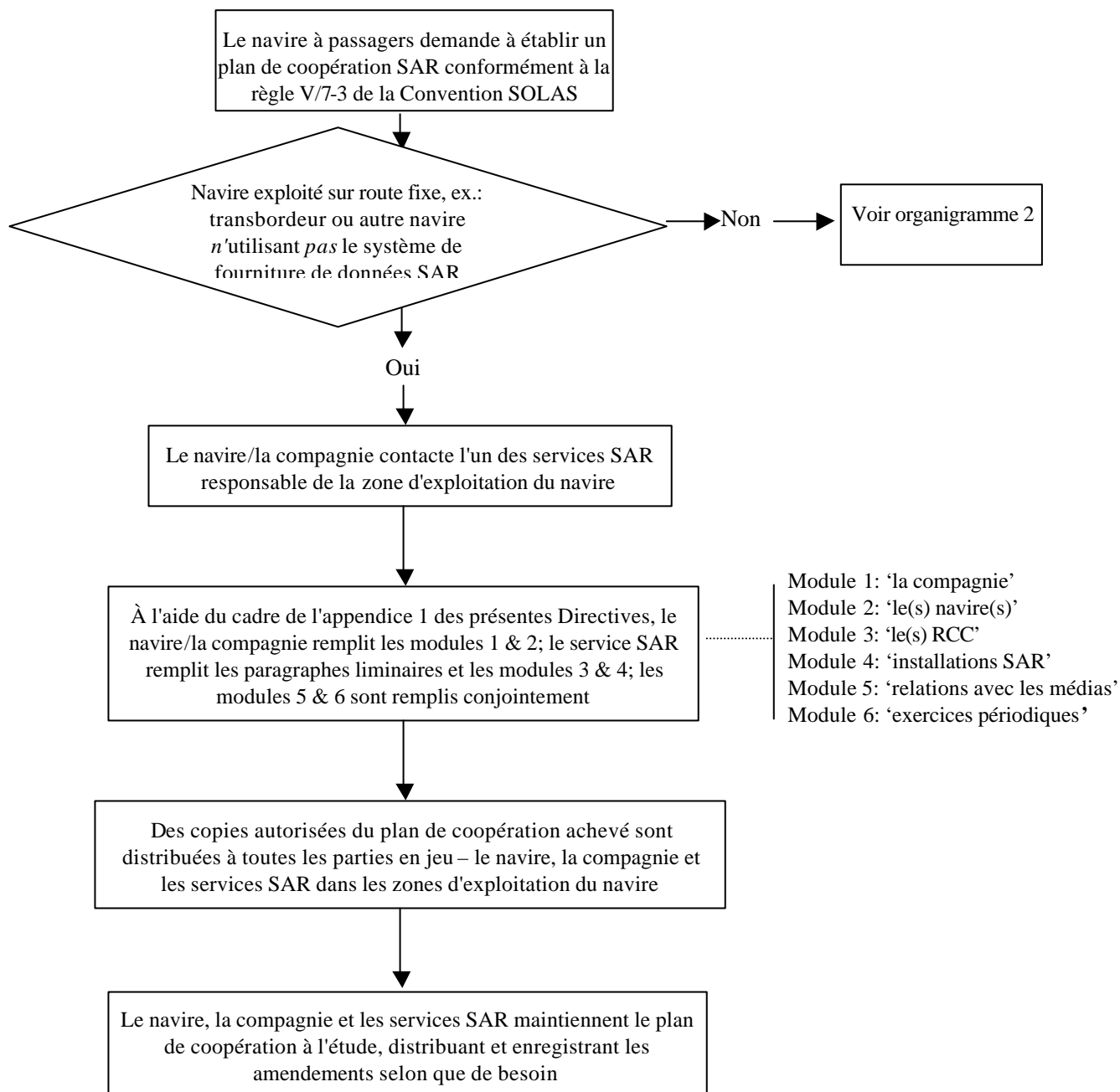
<sup>29</sup> Indiquer ici les renseignements concernant les dispositions prises par la compagnie pour les relations avec les médias.

<sup>30</sup> Les exercices devraient être coordonnés entre toutes les parties en jeu de manière à garantir une utilisation efficace des ressources disponibles.

APPENDICE 3

**PLANIFICATION DE LA COOPÉRATION SAR : ORGANIGRAMMES**

**1 Prescriptions administratives applicables aux navires *n'utilisant pas* le système de fourniture de données SAR (section 7)**



**2 Prescriptions administratives applicables aux navires *utilisant* le système de fourniture de données SAR (section 8)**

