

DIVISION 351

SYSTEME D'ALERTE DE SURETE DU NAVIRE

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

A jour des arrêtés suivants :

| Date de signature | Date de parution J.O. |
|--------------------------|------------------------------|
| | |

TABLE DES MATIERES

Chapitre 351-1 – Système d’alerte de sûreté du navire

| | |
|------------------|--|
| Article 351-1.01 | Objet |
| Article 351-1.02 | Règles générales d’approbation |
| Article 351-1.03 | Spécifications techniques |
| Article 351-1.04 | Conditions particulières d’approbation |

CHAPITRE 351-1
SYSTEME D'ALERTE DE SURETE DU NAVIRE

Article 351-1.01

Objet

Le présent chapitre fixe les conditions d'approbation des systèmes d'alerte de sûreté du navire prescrits par la règle 6 du chapitre XI-2 de la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS).

Article 351-1.02

Règles générales d'approbation

1. Il est fait application des règles générales d'approbation du chapitre 310-1 de la division 310 annexée au présent règlement.
2. Le matériel du système d'alerte de sûreté du navire, bien que ne figurant pas dans la liste des équipements du SMDSM (chapitre IV de la convention SOLAS), est considéré du point de vue des modalités d'approbation technique de la même manière que celles relatives aux matériels de radiocommunication. A ce titre, l'organisme habilité pour exécuter la procédure d'approbation technique du matériel du système d'alerte de sûreté du navire suit les dispositions de la division 140-2.

Article 351-1.03

Spécifications techniques

1. Pour être approuvés, les systèmes d'alerte de sûreté du navire doivent être conformes aux exigences et aux spécifications de l'OMI, à savoir :
 - la résolution MSC.136(76) pour les systèmes installés avant le 1er juillet 2004 ou la résolution MSC.147(77) pour les systèmes installés après le 1er juillet 2004;
 - la circulaire MSC/Circ.1072, et
 - aux normes EN 60945 ou CEI 60945.
2. Le système doit être alimenté par la source principale d'énergie et une source d'énergie de secours. La commutation entre les deux sources doit s'effectuer automatiquement sans microcoupures. Un système d'alimentation sans coupure (de type UPS) relié à la source principale est admis.
3. Les deux points d'activation de l'alerte de sûreté sont ceux définis dans la circulaire MSC/Circ. 1072 de l'OMI.
4. La désactivation de l'alerte doit être possible à partir du bord uniquement selon une procédure confidentielle.

Article 351-1.04

Conditions particulières d'approbation

1. Le système d'alerte de sûreté du navire doit être certifié par l'opérateur du réseau utilisé. Un certificat de conformité doit être fourni dans le dossier d'approbation par l'opérateur du réseau.
2. Le système doit faire l'objet d'un essai de performance avec l'administration (le CROSS Gris-Nez est l'organisme administratif désigné en vue de cet essai de performance). Cet essai est réalisé à partir d'un laboratoire agréé par l'administration ou par l'organisme notifié.
3. Le fabricant et l'installateur du système doivent pratiquer un plan d'assurance qualité basé sur la norme ISO 9001. Ce plan doit être audité par un organisme compétent.
4. Un plan d'entretien par la terre doit être soumis par le fabricant du matériel.

Article 351-1.05

Essais de bon fonctionnement des installations à bord

Seuls les experts désignés par l'administration sont habilités à procéder aux essais des systèmes d'alerte de sûreté installés à bord des navires.