

ANNEXE 10

EXAMEN ET MODERNISATION DU SMDSM

RÉSULTATS DE L'EXAMEN GÉNÉRAL DU SMDSM

Introduction

1 À sa quatre-vingt-dixième session, le Comité de la sécurité maritime a approuvé un résultat non prévu intitulé "Examen et modernisation du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)", en fixant à 2017 l'échéance des travaux. Conformément au Plan de travail, le présent rapport constitue le compte rendu définitif des résultats de l'examen général du SMDSM, tel qu'approuvé par le Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité NCSR) à sa première session (30 juin - 4 juillet 2014).

2 Le Plan de travail prévoit que l'examen général sera suivi d'un examen détaillé. Le Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité NCSR) et son Groupe de travail par correspondance ont mené l'examen général, avec la collaboration du Groupe mixte d'experts OMI/UIT sur les questions liées aux radiocommunications maritimes (Groupe d'experts).

3 La portée de l'examen général était limitée aux questions primordiales ci-après relatives au SMDSM :

- .1 l'étude des neuf fonctions à assurer actuellement, y compris :
 - .1 l'éventuelle nécessité d'inclure les communications relatives à la sûreté dans le SMDSM; et
 - .2 l'examen de l'éventuelle nécessité de mettre au point une définition plus claire des "communications d'ordre général", qui reste source de confusion, et de la question de savoir si cette catégorie devrait être prise en compte dans les besoins du SMDSM;
- .2 la nécessité de conserver l'ordre de priorité actuel fixé pour l'utilisation des radiocommunications;
- .3 la nécessité de revoir à l'avenir les prescriptions applicables à l'emport de matériel dans quatre zones différentes (zones océaniques A1 à A4), et les procédures de contrôle par l'État du port, si les zones océaniques sont modifiées;
- .4 la nécessité de considérer différemment, à l'avenir, certaines catégories de navires, y compris les navires non soumis à la Convention SOLAS;
- .5 le point de savoir s'il faudrait faire une distinction entre les communications de détresse et les autres types de communications et, en conséquence, s'il était possible de réviser les dispositions des chapitres de la Convention SOLAS (Note : chapitre II (partie D – Installations électriques); chapitre III (partie B, dans plusieurs cas); chapitre V dans divers cas, applications de l'e-navigation comprises);

- .6 l'alignement éventuel des chapitres III, IV, V et XI-2 de la Convention SOLAS, notamment en ce qui concerne l'approbation par type, l'équipement secondaire et les dispositions en matière d'entretien, et leur statut réglementaire (obligatoire ou discrétionnaire); et
- .7 l'évaluation de la nécessité d'appliquer plus fréquemment des méthodes axées sur les objectifs lors de l'examen des règles et du cadre réglementaire des chapitres IV et V de la Convention SOLAS et de ceux de la Convention STCW qui s'appliquent au SMDSM, afin d'offrir suffisamment de souplesse pour que le SMDSM puisse s'adapter aux technologies nouvelles et évolutives sans qu'il soit nécessaire de réviser en profondeur les Conventions SOLAS et STCW à l'avenir.

Étude des neuf fonctions à assurer actuellement

4 L'actuelle règle IV/4 de la Convention SOLAS dispose que tout navire¹ à la mer doit pouvoir :

- .1 sous réserve des dispositions des règles 8.1.1 et 10.1.4.3, émettre des alertes de détresse dans le sens navire-côtière par au moins deux moyens distincts et indépendants, utilisant chacun un service de radiocommunications différent;
- .2 recevoir des alertes de détresse dans le sens côtière-navire;
- .3 émettre et recevoir des alertes de détresse dans le sens navire-navire;
- .4 émettre et recevoir des communications ayant trait à la coordination des opérations de recherche et de sauvetage;
- .5 émettre et recevoir des communications sur place;
- .6 émettre et, conformément aux prescriptions de la règle V/19.2.3.2, recevoir des signaux destinés au repérage;
- .7 émettre et recevoir des renseignements sur la sécurité maritime;
- .8 émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général à destination et en provenance de systèmes ou réseaux de radiocommunications à terre, sous réserve des dispositions de la règle 15.8; et
- .9 émettre et recevoir des communications de passerelle à passerelle.

Communications relatives à la sûreté

5 Les prescriptions en matière de sûreté maritime sont énoncées dans le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS. Le système d'alerte de sûreté du navire (SSAS) ne fait pas intervenir de communications avec d'autres navires ou avec des stations radiocôtières. Il ne s'agit donc pas de communications dans le sens navire-navire ou dans le sens

¹ En vertu des prescriptions relatives à l'applicabilité générale de la Convention SOLAS ainsi que de la règle IV/1.1, "tout navire" signifie les navires de charge d'une jauge brute supérieure à 300 et les navires à passagers, qui effectuent des voyages internationaux.

navire-côtière. Les communications sont adressées à une autorité compétente désignée. Les communications relatives à la sûreté ne devraient donc pas faire l'objet d'une prescription fonctionnelle du SMDSM mais le chapitre IV devrait comprendre une prescription exigeant que les navires soient capables d'assurer des communications relatives à la sûreté et il faudrait également inclure une définition de l'expression "communications relatives à la sûreté".

6 Il est donc proposé d'ajouter une définition de l'expression "communications relatives à la sûreté" à la règle IV/2, laquelle serait libellée comme suit :

"Communications relatives à la sûreté désigne les communications liées à la mise à jour des niveaux de sûreté, aux incidents de sûreté ou aux menaces qui pèsent sur la sûreté et aux renseignements relatifs à la sûreté avant l'entrée du navire au port"

7 Les renseignements sur la sûreté sont parfois transmis en tant que renseignements sur la sécurité maritime (RSM). Comme des prescriptions relatives à la sûreté figurent déjà dans le paragraphe 4.2.2.17 du Manuel conjoint OMI/OHI/OMM sur les renseignements sur la sécurité maritime, il n'est pas nécessaire de réviser la définition des RSM.

Communications d'ordre général

8 La définition actuelle donnée à la règle IV/2.1.5 de la Convention SOLAS précise que "radiocommunications d'ordre général" désigne "le trafic ayant trait à l'exploitation et à la correspondance publique, autre que les messages de détresse, d'urgence et de sécurité, qui est acheminé au moyen de la radioélectricité".

9 Les stations radiocôtières (appartenant aux gouvernements), qui assuraient des services de correspondance publique lorsque le SMDSM a été conçu à l'origine, ont toutes, en grande partie, cessé de fonctionner. Ces services de correspondance publique demeurent toutefois nécessaires. Ces communications sont aujourd'hui assurées dans le cadre de services commerciaux qui ne sont pas normalement associés à des stations radiocôtières et l'expression "correspondance publique" n'est plus utilisée de manière généralisée. Il est donc proposé de remplacer dans le SMDSM modernisé l'expression "correspondance publique" par "autres communications" et d'ajouter une nouvelle fonctionnalité pour les autres communications, mais sans qu'elle fasse partie des fonctions à assurer dans le SMDSM.

10 La définition des communications d'urgence et de sécurité, indiquée à l'article 33 du Règlement des radiocommunications, englobe désormais les communications suivantes :

- .1 les avertissements concernant la navigation, et la météorologie et les renseignements urgents;
- .2 les communications navire-navire ayant trait à la sécurité de la navigation;
- .3 les communications liées au système de comptes rendus des mouvements de navire;
- .4 les communications à l'appui des opérations de recherche et de sauvetage;
- .5 les autres messages d'urgence et de sécurité; et
- .6 les communications ayant trait à la navigation, aux mouvements et aux besoins des navires ainsi que les messages d'observation météorologique destinés à un service météorologique officiel.

Les communications liées à l'exploitation sont donc désormais visées par la définition des communications d'urgence et de sécurité.

11 Il est proposé de modifier la définition de l'expression "communications d'ordre général" en vue de l'aligner sur la définition donnée dans le Règlement des radiocommunications. La nouvelle définition qui est proposée est libellée comme suit :

"*Radiocommunications d'ordre général* désigne les communications ayant trait à l'exploitation, autres que de détresse, qui sont acheminées au moyen de la radioélectricité"

12 Il faudra revoir ou retirer la circulaire MSC/Circ.1038, intitulée "Directives pour les radiocommunications d'ordre général", pour prendre cette modification en compte.

Renseignements sur la sécurité maritime (RSM)

13 Au cours de l'examen, un autre problème a été relevé au sujet des renseignements sur la sécurité maritime (RSM).

14 En vertu de l'actuelle règle IV/2.1.9 de la Convention SOLAS, *Renseignements sur la sécurité maritime* désigne les avertissements concernant la navigation et la météorologie, les prévisions météorologiques et autres messages urgents concernant la sécurité qui sont diffusés aux navires. Cette définition est également conforme aux dispositions du Règlement des radiocommunications, cette fonction étant assurée par un service à terre, et il n'est pas nécessaire de réviser la définition actuelle des RSM dans la règle IV/2 de la Convention SOLAS. Toutefois, en vue de tenir compte dans la définition donnée dans la Convention SOLAS de l'utilisation généralisée de l'abréviation "RSM", et par conséquent de l'utilisation qui en est faite dans d'autres documents, il a été jugé nécessaire d'ajouter l'abréviation "RSM" dans la règle IV/2 de la Convention SOLAS, en apportant la modification d'ordre rédactionnel suivante : "*Renseignements sur la sécurité maritime (RSM)* désigne les avertissements concernant la navigation et ...".

15 L'actuelle fonction à assurer No 7 exige toutefois que les navires puissent émettre et recevoir des renseignements sur la sécurité maritime. Cette fonctionnalité découle des prescriptions du chapitre V de la Convention SOLAS en vertu desquelles les navires doivent émettre des messages de danger.

16 Il est donc proposé d'ajouter une nouvelle fonction à assurer pour exiger que les navires puissent émettre et recevoir des renseignements relatifs à la sécurité, tout en conservant celle qui concernait la réception des RSM.

Fonction à assurer qu'il est proposé d'inclure dans le SMDSM modernisé

17 On trouvera ci-dessous le nouveau texte proposé de la règle IV/4 :

- 1 Tout navire à la mer doit pouvoir :
 - .1 assurer les fonctions ci-après du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) :
 - .1 émettre des alertes de détresse dans le sens navire-côtière par au moins deux moyens distincts et

indépendants, utilisant chacun un service de radiocommunications différent;

- .2 recevoir des alertes de relais de détresse dans le sens côtière-navire;
 - .3 émettre et recevoir des alertes de détresse dans le sens navire-navire;
 - .4 émettre et recevoir des communications ayant trait à la coordination des opérations de recherche et de sauvetage;
 - .5 émettre et recevoir des communications sur place;
 - .6 émettre et recevoir des signaux destinés au repérage;
 - .7 émettre et recevoir des renseignements relatifs à la sécurité;
 - .8 recevoir des renseignements sur la sécurité maritime (RSM);
 - .9 émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général; et
 - .10 émettre et recevoir des communications de passerelle à passerelle;
- .2 émettre et recevoir des communications relatives à la sûreté conformément aux prescriptions du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires; et
 - .3 émettre et recevoir d'autres communications à destination ou en provenance de systèmes ou de réseaux à terre.

Ordre de priorité fixé pour l'utilisation des radiocommunications

18 Le Règlement des radiocommunications prévoit actuellement quatre niveaux de priorité dans l'ordre suivant :

- .1 Appels de détresse, messages de détresse et trafic de détresse.
- .2 Communications d'urgence.
- .3 Communications de sécurité.
- .4 Autres communications.

19 Ces quatre niveaux de priorité sont nécessaires aux fins de communication et d'exploitation en général, y compris pour la diffusion de messages vocaux, de renseignements sur la sécurité maritime, ainsi que d'autres messages de texte ou de données. Dans le cas des messages de texte ou de données, les priorités peuvent servir à trier les affichages de messages par ordre d'importance ou déterminer la manière dont ils doivent s'afficher. Toutefois, deux niveaux de priorité sont suffisants pour contrôler les liaisons de radiocommunication, ce contrôle pouvant, par exemple, être effectué au moyen de la préemption.

20 Il a donc été conclu que les quatre niveaux de priorité devraient être conservés et appliqués aux messages vocaux, de texte et de données et qu'il n'était pas nécessaire de réviser l'article 53 du Règlement des radiocommunications. Les systèmes automatisés devraient accorder la priorité aux communications de la première catégorie, comme le prescrit l'alinéa 2 de l'article 53. Les systèmes automatisés devraient également accorder la priorité aux communications des deuxième et troisième catégories (avant la quatrième catégorie), mais ce principe ne devrait pas être contraire à l'article 53.

Nécessité de revoir, à l'avenir, les prescriptions applicables à l'emport de matériel dans quatre zones différentes

Définitions existantes

21 Les zones océaniques existantes sont définies dans la règle IV/2 de la Convention SOLAS de la manière suivante :

Zone océanique A1 désigne une zone située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes métriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence, telle qu'elle peut être définie par un Gouvernement contractant.

Zone océanique A2 désigne une zone, à l'exclusion de la zone océanique A1, située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes hectométriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence, telle qu'elle peut être définie par un Gouvernement contractant.

Zone océanique A3 désigne une zone, à l'exclusion des zones océaniques A1 et A2, située à l'intérieur de la zone de couverture d'un satellite géostationnaire d'Inmarsat et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence.

Zone océanique A4 désigne une zone située hors des zones océaniques A1, A2 et A3.

Zone océanique A1

22 Au cours de l'examen général, il a été noté que les communications VHF étaient très largement utilisées et qu'il faudrait donc conserver la zone océanique A1.

Zone océanique A2

23 Le matériel de communication de Terre disponible à bord des navires est invariablement composé d'émetteurs-récepteurs combinés MF/HF, qu'il est possible d'utiliser dans les zones océaniques A2 et A3. L'association de ces deux zones a été envisagée, mais il a été noté que les communications vocales sur MF étaient encore très souvent utilisées. En outre, les prescriptions relatives à l'entretien sont différentes selon qu'elles s'appliquent à la zone océanique A2 ou à la zone océanique A3 et il a été conclu que la zone océanique A2 devrait être conservée en tant que zone distincte.

Zones océaniques A3 et A4

24 La limite entre les zones océaniques A3 et A4 est actuellement définie en fonction de la zone de couverture Inmarsat, mais Inmarsat pourrait ne pas toujours constituer le seul prestataire de services par satellite dans le cadre du SMDSM. À l'avenir, l'Organisation

pourrait autoriser des systèmes à satellites régionaux ou mondiaux à offrir des services SMDSM dans une zone océanique A3, et ces systèmes assureraient chacun une couverture différente de la couverture actuellement assurée par la zone océanique A3.

25 Il est relevé que les zones océaniques A3 et A4 sont définies par l'Organisation, alors que les zones A1 (couverture en ondes métriques) et A2 (couverture en ondes hectométriques) le sont par les Gouvernements contractants.

26 Il a été estimé que l'utilisation des ondes décamétriques devrait continuer d'être prescrite pour la zone océanique A4, et facultative pour la zone océanique A3, sauf prescription spéciale qui pourrait être élaborée dans le cadre du Recueil sur la navigation polaire.

27 Il a été noté qu'il pourrait être difficile de retransmettre les alertes de détresse lorsqu'un grand nombre de prestataires offriraient des services par le biais de différents systèmes, étant donné que les autorités SAR ne sauraient pas quel matériel particulier se trouve à bord d'un navire particulier.

28 Une façon de différencier les zones océaniques A3 et A4 a été envisagée, à savoir associer la zone A3 à la couverture satellite et la zone A4 aux ondes décamétriques.

29 Les mentions d'"Inmarsat" qui sont faites dans l'ensemble du chapitre IV de la Convention SOLAS devront être remplacées par "service mobile de communication par satellite", conformément à la terminologie utilisée dans la résolution A.1001(25).

Options proposées pour la définition des zones océaniques A3 et A4

30 Comme il était possible d'élaborer d'autres options permettant de définir les zones océaniques A3 et A4, on trouvera ci-dessous les trois différentes options proposées pour la définition de ces zones océaniques (règle IV/2.14 de la Convention SOLAS) :

OPTION 1

Zone océanique A3 désigne une zone, à l'exclusion des zones océaniques A1 et A2, située à l'intérieur de la zone de couverture d'un service mobile de communication par satellite utilisant des satellites géostationnaires, et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence.

Zone océanique A4 désigne une zone située hors des zones océaniques A1, A2 et A3.

Observations concernant l'option 1 :

1. L'option 1 est celle qui ressemble le plus à la définition actuelle qui figure dans la Convention SOLAS, à ceci près que la référence à Inmarsat a été supprimée.
2. L'option 1 ne prévoit pas la possibilité d'envisager des systèmes à satellites non géostationnaires.
3. La limite entre les zones océaniques A3 et A4 dépendrait du système à satellites utilisé et pourrait différer en fonction des navires.

OPTION 2

Zone océanique A3 désigne une zone, à l'exclusion des zones océaniques A1 et A2, située à l'intérieur de la zone de couverture d'un service mobile de communication par satellite, et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence entre [70][76]° de latitude nord et de latitude sud.

Zone océanique A3-[R][Région][Régionale][Sous] désigne une sous-zone de la zone océanique A3, située à l'intérieur de la zone de couverture régionale d'un service mobile de communication par satellite, et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence.

Zone océanique A4 désigne une zone située hors des zones océaniques A1, A2 et A3.

Zone océanique A4-R désigne une sous-zone de la zone océanique A4, située à l'intérieur de la zone de couverture régionale d'un service mobile de communication par satellite, et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence.

Observations concernant l'option 2 :

1. L'option 2 délimite clairement la zone océanique A3, ce qui pourrait être utile pour les Administrations, lorsqu'elles délivrent aux navires des certificats de sécurité radioélectrique.

OPTION 3

Zone océanique A3 désigne une zone, à l'exclusion des zones océaniques A1 et A2, située à l'intérieur de la zone de couverture d'un service mobile de communication par satellite, et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence, telle qu'elle peut être définie par l'Organisation.

Zone océanique A4 désigne une zone située hors des zones océaniques A1, A2 et A3.

Observations concernant l'option 3 :

1. L'option 3 définit la zone océanique A3 comme une zone où une couverture satellite est disponible.
2. La limite entre les zones océaniques A3 et A4 dépendrait du système à satellites utilisé et pourrait différer en fonction des navires.
3. Le certificat de sécurité radioélectrique devrait comprendre les coordonnées de la zone géographique dans laquelle le navire serait autorisé à naviguer.
4. La disponibilité d'un système à satellites mondial aurait pour conséquence l'absence de zone océanique A4 pour les navires ayant reçu un certificat qui leur permette d'utiliser un système mondial.

Procédures de contrôle par l'État du port, si les zones océaniques sont modifiées

31 À l'avenir, si d'autres prestataires de services par satellites étaient agréés par l'Organisation, il devrait être obligatoire que le certificat de sécurité radioélectrique définisse la zone géographique dans laquelle le navire est autorisé à naviguer. Les coordonnées des zones géographiques couvertes par l'ensemble des différents prestataires de services par satellites seront indiquées dans le Plan-cadre du SMDSM.

Suite donnée

32 La définition des différentes zones auxquelles s'appliquent les prescriptions d'emport (zones océaniques) et les procédures de contrôle par l'État du port seront étudiées plus avant dans le cadre de l'examen détaillé.

Établissement d'une distinction entre les communications de détresse et les autres types de communications

33 Comme indiqué au paragraphe 17, il a été conclu que les "communications relatives à la sûreté" et les "autres communications" pourraient être distinctes des communications de détresse et de sécurité. Il a été estimé qu'aucune autre révision des dispositions d'autres chapitres de la Convention SOLAS n'était nécessaire à ce stade.

Nécessité de considérer différemment, à l'avenir, certaines catégories de navires, y compris les navires non soumis à la Convention SOLAS

34 Depuis la CMR-07, les articles 30 à 34 du Règlement des radiocommunications contiennent des dispositions relatives à l'exploitation du SMDSM qui s'appliquent à tous les types de navires. Le chapitre IV de la Convention SOLAS comprend des prescriptions relatives au matériel radioélectrique du SMDSM et s'applique aux navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, ainsi qu'aux navires à passagers, qui effectuent des voyages internationaux. En vertu de la règle 1/3, la Convention ne s'applique pas :

- i) aux navires de guerre et aux transports de troupes;
- ii) aux navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 (note : la valeur de cette exemption est explicitement ramenée à 300 au chapitre IV);
- iii) aux navires sans moyen de propulsion mécanique;
- iv) aux navires en bois de construction primitive;
- v) aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial;
- vi) aux navires de pêche.

L'Organisation est aussi à l'origine de codes et recueils de règles (Recueils DSC, SPS, MODU et HSC) et d'autres instruments, tels que la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (ainsi que le Protocole de 1993 y relatif et l'Accord du Cap de 2012), qui contiennent des prescriptions concernant l'emport de matériel radioélectrique à bord de certains autres types de navires.

35 Il a été suggéré qu'une manière d'uniformiser l'application du SMDSM pour tous les types de navires consisterait à élaborer un code sur le SMDSM, dont les dispositions s'appliqueraient à titre obligatoire aux navires visés par le chapitre IV de la Convention SOLAS, y compris divers codes et recueils de règles. Ses dispositions pourraient également avoir caractère de recommandation pour les autres types de navires et servir de recommandation aux gouvernements, qui pourraient les appliquer à leurs services nationaux.

36 Il a toutefois été conclu qu'il n'était pas absolument nécessaire à l'heure actuelle d'élaborer un code sur le SMDSM. Pour élaborer un tel code, il faudrait régler les questions complexes que soulèveraient les divers instruments qui prescrivent l'emport de matériel radioélectrique. Il faudrait ensuite modifier chacun de ces instruments pour y inclure des renvois à ce code.

37 En outre, l'examen détaillé pourrait porter notamment sur les questions suivantes :

- .1 l'établissement d'un lien entre les signaux de détresse mentionnés dans le Règlement COLREG et le chapitre IV de la Convention SOLAS et obligation pour les navires auxquels cette convention s'applique de relayer à la Terre les alertes de détresse émanant de navires auxquels elle ne s'applique pas;
- .2 la nécessité de veiller à ce que tous les équipements fonctionnant dans le cadre du SMDSM aient fait l'objet d'une approbation par type pour s'assurer qu'ils satisfont à des normes compatibles;
- .3 la réduction des limites fixées en matière de jauge par le chapitre IV de la Convention SOLAS, fonctions que doivent assurer les navires non soumis à cette convention, telles qu'elles sont définies actuellement, entretien du matériel et qualification du personnel; et
- .4 l'utilisation de dispositifs personnels, tels que ceux qui signalent un homme à la mer, etc., et protection de l'intégrité du SMDSM.

Examen des systèmes existants qu'il est envisagé de remplacer et systèmes actuels et nouveaux à incorporer dans le SMDSM modernisé

38 Un certain nombre de nouvelles technologies et systèmes de communication ont été mis au point depuis la création du SMDSM, n'en font actuellement pas partie. Ces technologies et systèmes pourraient apporter des améliorations et présenter des avantages. Les équipements et systèmes ci-après pourraient notamment être incorporés dans le SMDSM modernisé :

- .1 le système AIS;
- .2 le courrier électronique et les systèmes de transmission de données sur HF;
- .3 les systèmes de transmission de données sur VHF;
- .4 les messages propres aux applications par AIS;
- .5 le système NAVDAT (500 kHz et/ou HF);
- .6 les technologies modernes de télécommunication par satellite;

- .7 des prestataires additionnels de services par satellite dans le cadre du SMDSM;
- .8 des téléphones portables fonctionnant par satellite à bord des embarcations et radeaux de sauvetage;
- .9 un dispositif VHF portatif avec ASN et GNSS pour les embarcations et radeaux de sauvetage;
- .10 des dispositifs signalant un homme à la mer;
- .11 le système MEOSAR de Cospas-Sarsat; et
- .12 des RLS équipées des systèmes AIS et GNSS.

39 D'autres systèmes, comme les services Internet mobiles, les services téléphoniques mobiles, l'accès hertzien large bande (BWA) – les réseaux Wimax/maillés et les réseaux radioélectriques locaux d'entreprise, par exemple – et les dispositifs de localisation des sinistres par satellite (SEND) non réglementés, sont utilisés de plus en plus par le public, et notamment par les navires non soumis à la Convention SOLAS. Ces systèmes ne semblent pas avoir leur place dans le SMDSM modernisé.

40 Il a donc été conclu qu'il existait un certain nombre de nouveaux systèmes et équipements de communication qui pourraient faire partie d'un SMDSM modernisé, mais que tant que l'examen détaillé du SMDSM n'aurait pas été achevé, il était trop tôt pour choisir les systèmes et équipements qui en feraient ou non partie. De la même manière, il était trop tôt pour choisir, parmi les systèmes reposant sur des technologies anciennes ou inefficaces, ceux que l'on pourrait envisager de remplacer par d'autres systèmes plus modernes.

Alignement éventuel des chapitres III, IV, V et XI-2 de la Convention SOLAS et application de méthodes axées sur les objectifs

41 Différentes dispositions sont prévues à l'égard de l'approbation par type, de l'équipement secondaire et des mesures d'entretien, ainsi que de leur statut réglementaire, aux chapitres III, IV, V et XI-2 de la Convention SOLAS. D'autres chapitres de la Convention SOLAS tendent également à prévoir des méthodes axées sur les objectifs afin d'offrir le plus de souplesse possible aux concepteurs et leur permettre d'innover.

42 S'agissant du SMDSM et des communications en général, il est nécessaire d'assurer l'interopérabilité entre les navires et entre les navires et les stations côtières. Dans le cadre de l'examen général et des travaux menés sur la stratégie en matière d'e-navigation, il a été demandé à de nombreuses reprises de normaliser les interfaces utilisateurs.

43 Toutefois, en raison de cette nécessité d'assurer l'interopérabilité des radiocommunications entre les navires et entre les navires et les stations côtières et la compatibilité des interfaces utilisateurs, il n'est pas pertinent de procéder à l'alignement sur d'autres chapitres de la Convention SOLAS ni d'appliquer des méthodes axées sur les objectifs.
