

10B Rapport de message de danger

Les messages de danger doivent être signalés par le capitaine de chaque navire dans toutes les eaux. Les détails des systèmes de compte rendu peuvent être trouvés dans les publications sur les aides radio à la navigation des administrations compétentes ou dans les Aides radio à la navigation maritime canadiennes. Le capitaine de chaque navire doit communiquer les informations requises en vertu de l'article 112 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et de SOLAS. CH : V Règlements 31 et 32. par tous les moyens à la disposition du capitaine aux navires se trouvant à proximité et à la station côtière de la zone si le navire rencontre :

- a) des glaces dangereuses, une épave dangereuse ou tout autre danger immédiat pour la navigation;
- b) une tempête tropicale ou une tempête dont le capitaine a des motifs raisonnables de croire qu'elle puisse se transformer en une tempête tropicale;
- c) Perte ou détection de conteneur(s) de fret en mer
- d) rencontre des vents d'une force égale ou supérieure à 10 sur l'échelle de Beaufort pour lesquels aucun avertissement de tempête n'a été reçu par le navire;
- e) rencontre des températures de l'air inférieures au point de congélation associées à des coups de vents violents, provoquant de graves accumulations de glace sur les superstructures.

Aux fins de la présente section, la tempête tropicale signifie un ouragan, le typhon Cyclone, ou une autre tempête de nature semblable, Le capitaine d'un navire est réputé avoir rencontré une tempête tropicale si ce dernier a des raisons de croire qu'une telle tempête se trouve à proximité.

Toutes les communications radio sont précédées du signal de sécurité suivant la procédure définie dans le *Règlement international des radiocommunications*.

Les renseignements suivants doivent être fournis dans les messages de danger :

- a) dans le cas où le navire rencontre des glaces dangereuses, une épave dangereuse ou tout autre danger immédiat pour la navigation :
 - i) le type de glace, d'épave ou de danger rencontré,
 - ii) la position de la glace, de l'épave ou du danger lors de la dernière observation,
 - iii) l'heure et la date en temps universel coordonné (UTC), au moment de la dernière observation;
- b) dans le cas où le navire essuie une tempête tropicale ou une tempête dont le capitaine a des motifs raisonnables de croire qu'elle puisse se transformer en une tempête tropicale :
 - i) une mention que le navire a essuyé une tempête tropicale ou une tempête dont le capitaine a des motifs raisonnables de croire qu'elle puisse se transformer en une tempête tropicale, selon le cas,
 - ii) l'heure et la date en temps universel coordonné (UTC) et la position du navire au moment de la dernière observation de la tempête,
 - iii) si cela est possible :
 - A) la pression barométrique, le relevé corrigé si cela est possible, l'unité de mesure (p. ex. en millibars, millimètres ou pouces) et si le relevé a été corrigé ou non,
 - B) la tendance barométrique indiquant le changement survenu dans la pression barométrique au cours des trois dernières heures,
 - C) la direction vraie du vent,
 - D) la force du vent sur l'échelle de Beaufort,
 - E) l'état de la mer, qu'elle soit calme, modérée, forte ou démontée,

- F) l'amplitude de la houle, qu'elle soit faible, modérée ou forte, la direction vraie d'où elle vient et, si cela est possible, une indication de la période ou de la longueur de la houle, qu'elle soit courte, moyenne ou longue,
- G) la route vraie et la vitesse du navire;

c) Perte ou détection de conteneur(s) de fret en mer

- a) Le capitaine de tout navire ayant perdu un ou plusieurs conteneurs de fret ou l'observation de conteneurs en mer est tenu d'envoyer sans tarder, par des moyens appropriés, aux navires se trouvant dans les environs, à l'État du pavillon, et à l'État côtier le plus proche par l'intermédiaire du centre SCTM approprié pour la dissémination du message de danger conformément à la publication des Aides radio à la navigation maritime si le navire se trouve dans ou à proximité des eaux canadiennes.
- b) En cas d'abandon du navire visé au paragraphe (a) ou lorsque le compte rendu envoyé par ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, la compagnie, telle que définie à la règle IX/1.2, doit, dans toute la mesure du possible, assumer les obligations qui incombent au capitaine aux termes de la présente règle.

Information requise dans les messages de danger

1) Perte d'un ou de plusieurs conteneurs de fret par un navire

1. Renseignements d'ordre général

- Type de signalement : perte d'un ou de plusieurs conteneurs de fret par un navire
- Heure (temps universel coordonné) et date
- Identité du navire (numéro OMI/nom/indicatif d'appel/numéro MMSI)
- De : capitaine du navire ou coordonnées du représentant effectuant le signalement en son nom
- À : État côtier le plus proche de l'emplacement où l'incident s'est produit et État du pavillon
- Numéro du message :

Dans l'ordre chronologique si d'autres messages concernant la perte de conteneurs de fret sont envoyés après le signalement initial.

Une inspection minutieuse est effectuée dès que la situation est suffisamment sûre pour y procéder. Le nombre ou le nombre estimatif de conteneurs de fret perdus est vérifié. Un message, dans lequel apparaît le nombre ainsi vérifié, porte la mention "final" et est envoyé aux mêmes destinataires.

2. Signalement de la position*

Position exprimée en latitude et longitude, ou relèvement vrai et distance exprimée en milles marins d'un amer clairement identifié (si possible)

- Position du navire au moment de la perte du ou des conteneurs de fret; ou
- Si la position du navire au moment de la perte du ou des conteneurs de fret n'est pas connue, position estimée du navire au moment de la perte du ou des conteneurs de fret; ou
- Si la position estimée du navire au moment de la perte du ou des conteneurs de fret n'est pas connue ou ne peut être déterminée, position du navire au moment de la découverte de la perte.

*Le cas échéant, un dispositif d'aide mécanique, électronique et/ou visuelle peut être utilisé pour signaler en temps quasi réel le point de chute du ou des conteneurs de fret.

3. Nombre total ou estimatif de conteneurs de fret perdus, selon le cas :
4. Type de marchandises dans le ou les conteneurs de fret :
 - Marchandises dangereuses : Oui/Non
 - Numéro ONU (s'il est connu)
5. Description du ou des conteneurs de fret perdus, dans la mesure où les informations sont disponibles et peuvent être communiquées
 - i. Dimension du ou des conteneurs de fret (par exemple, 20 pieds);
 - ii. Type du ou des conteneurs de fret (par exemple, conteneur frigorifique); et
 - iii. Nombre ou nombre estimatif de conteneurs de fret vides.
6. Le capitaine peut fournir les informations supplémentaires ci-après, sans toutefois s'y limiter, si elles sont disponibles et peuvent être communiquées :
 - Description de la cargaison telle que déclarée dans le manifeste de marchandises dangereuses (le cas échéant)
 - Description de tout déversement de la cargaison
 - Direction et vitesse du vent
 - Direction et vitesse du courant marin
 - Estimation de la direction et de la vitesse de la dérive du ou des conteneurs de fret perdus
 - État de la mer et hauteur de vague

2) Détection d'un ou de plusieurs conteneurs de fret à la dérive

1. Renseignements d'ordre général
 - Type de signalement : détection d'un ou de plusieurs conteneurs de fret à la dérive
 - Heure (temps universel coordonné) et date
 - Identité du navire (numéro OMI/nom/indicatif d'appel/numéro MMSI)
 - De : capitaine du navire
 - À : État côtier le plus proche du lieu de détection
2. Signalement de la position

Heure (temps universel coordonné), date et position du ou des conteneurs de fret repérés, exprimée en latitude et longitude, ou relèvement vrai et distance exprimée en milles marins d'un amer clairement identifié (si possible)
3. Nombre total de conteneurs de fret repérés

4. Le capitaine peut fournir les informations supplémentaires ci-après, sans toutefois s'y limiter, si elles sont disponibles et peuvent être communiquées :
- Dimension du ou des conteneurs de fret (par exemple, 20 pieds)
 - Type du ou des conteneurs de fret (par exemple, conteneur frigorifique)
 - Description de tout déversement de la cargaison
 - Direction et vitesse du vent
 - Direction et vitesse du courant marin
 - Estimation de la direction et de la vitesse de la dérive du ou des conteneurs de fret repérés
 - État de la mer et hauteur de vague
- d) dans le cas où un navire rencontre des vents d'une force égale ou supérieure à 10 sur l'échelle de Beaufort et pour lesquels aucun avis de tempête n'a été reçu par le navire :
- i) une mention que des vents d'une force égale ou supérieure à 10 sur l'échelle de Beaufort ont été rencontrés,
 - ii) les renseignements décrits au sous-alinéa b(ii) et, dans la mesure du possible, les renseignements décrits aux divisions b(iii)(A) à (D) et (G);
- e) dans le cas où un navire rencontre des températures de l'air inférieures au point de congélation associées à des coups de vents violents, provoquant de graves accumulations de glace sur les superstructures :
- i) l'heure et la date en temps universel coordonné (UTC) et la position du navire au moment où le danger a été observé,
 - ii) la température de l'air,
 - iii) la température de la mer, si cela est possible,
 - iv) la force et la direction du vent.

Des exemples des renseignements qui doivent être communiqués dans les messages de danger figurent à l'annexe suivante :

Messages de danger

Article	Danger	Exemples de messages de danger
1	Glaces dangereuses	TTT GLACE. GRAND ICEBERG APERÇU À 4506N., 44100., À 0800 UTC. 15 MAI.
2	Épave dangereuse	TTT ÉPAVE. ÉPAVE OBSERVÉE PRESQUE SUBMERGÉE À 4006N., 12430., À 1630 UTC. 21 AVRIL.
3	Autres dangers immédiats pour la navigation	TTT NAVIGATION. BATEAU-PHARE ALPHA PAS À SON POSTE. 1800 UTC. 3 JANVIER.

Article	Danger	Exemples de messages de danger
4	Tempête tropicale ou une tempête dont le capitaine a des motifs raisonnables de croire qu'elle puisse se transformer en une tempête tropicale	<p>TTT TEMPÊTE. 0030 UTC. 18 AOÛT. 2004N., 11354E., BAROMÈTRE CORRIGÉ 994 MILLIBARS, TENDANCE À LA BAISSÉ 6 MILLIBARS. VENT N.-O., FORCE 9, FORTS GRAINS. FORTE HOULE DE L'EST. ROUTE 067, 5 NOEUDS.</p> <p>TTT TEMPÊTE. LES APPARENCES INDIQUENT L'APPROCHE D'UN OURAGAN. 1300 UTC.</p> <p>14 SEPTEMBRE. 2200N., 7236O. BAROMÈTRE CORRIGÉ 29,64 POUCES, TENDANCE À LA BAISSÉ 0,015 POUCE. VENT N.-E., FORCE 8, GRAINS DE PLUIE FRÉQUENTS. ROUTE 035, 9 NOEUDS.</p> <p>TTT TEMPÊTE. LES CONDITIONS INDIQUENT LA FORMATION D'UN CYCLONE INTENSE. 0200 UTC. 4 MAI. 1620N., 9203E. BAROMÈTRE NON CORRIGÉ 753 MILLIMÈTRES, TENDANCE À LA BAISSÉ 5 MILLIMÈTRES. VENT S. QUART O., FORCE 5. ROUTE 300, 8 NOEUDS.</p> <p>TTT TEMPÊTE. TYPHON DANS LE S.-E. 0300 UTC. 12 JUIN. 1812N., 12605E. LE BAROMÈTRE BAISSÉ RAPIDEMENT. LE VENT AUGMENTE DU NORD.</p>
5	Vents d'une force égale ou supérieure à 10 sur l'échelle de Beaufort pour lesquels aucun avertissement de tempête n'a été reçu par le navire	<p>TTT TEMPÊTE. VENT DE FORCE 11, PAS D'AVIS DE TEMPÊTE REÇU. 0300 UTC. 4 MAI. 4830N., 300. BAROMÈTRE CORRIGÉ 983 MILLIBARS, TENDANCE À LA BAISSÉ 4 MILLIBARS, VENT S.-O., FORCE 11 VARIABLE, ROUTE 260, 6 NOEUDS.</p>
6	Températures de l'air inférieures au point de congélation associées à des coups de vents violents, provoquant de graves accumulations de glace sur les superstructures	<p>TTT FORMATION INQUIÉTANTE DE GIVRE. 1400 UTC. 2 MARS. 69N., 100. TEMPÉRATURE DE L'AIR 18 °F (-7,8 °C). TEMPÉRATURE DE LA MER 29 °F (-1,7 °C). VENT N.-E., FORCE 8.</p>

Autorité : Transports Canada